TILLHÖR GUNNAR REMER ARJEPLOG

Nr 20

JUN 1986

# HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION
FSF

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsortförbundet (FSF). Den ges ut fyra gånger per år. Hypoxia distribueras direkt till medlemmarna varvid ankommer på klubbarna att hålla redaktionen med aktuella medlemsförteckningar. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse eller enskilda medlemmar och som bublicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är även associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är vidare anslutna till Riksidrotsförbundet (RF).

Hypoxias redaktionsadress är:

Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tel 08- 739 39 70

Ansvarig utgivare är Rolf Björkman

**Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1986-09-05.**

Radannonser är gratis för klubbmedlemmar. Annonsruta kostar 50 kr och måste hålla måtten 90 x 170 mm. Endast en annons per annonsör tillåts. Annonsörer som själva eller genom anställda inte är medlemmar i FSF/H beviljas annons endast om detta är av intresse för hängflyget. All annonsering skall ha anknytning till hängflyg. Annonsavgift sätts in på FSF/H postgiro 91 29 93- 3.

## HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1986

| | |
|---|---|
| Ordförande, omval 1 år | Sören Norén<br>Krondikesvägen 19<br>831 48 Östersund |
| Sekreterare, omval 2 år | Gunilla Björkman<br>Backlöksvägen 103<br>162 43 Vällingby |
| Kassör, omval 2 år | Karl-Axel Dahlbergh<br>Box 121<br>930 90 Arjeplog |
| Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, omval 2 år | Rolf Björkman<br>Backlöksvägen 103<br>162 43 Vällingby |
| Tävlingar nyval 1 år | Oddvar Kvalsvik<br>Köpmannagatan 6<br>831 30 Östersund |
| Information, olycksrapporter 1 år kvar | Sven Lindén<br>Fjällgatan 38<br>116 45 Stockholm |
| Sponsorfrågor, biträdande i utbildnings- o tävlingsfrågor 1 år kvar | Folke Wikberg<br>Box 110<br>830 10 Undersåker |

Suppleanter valda på 1 år:
Leiler Karlsson
Robert Krockmar

Idéarepresentant:
Sven Lindén

CIVL-representant:
Ingvor Wikberg

Ingår i FSF styrelse:
Rolf Björkman, ordinarie
Sven Lindén, suppleant

## KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 75 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munther
Yvradsvägen 59 A
792 00 Mora
0250 - 185 58

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Lidingö Deltaving klubb
c/o Björn Kroglund
Främlingvägen 11
126 48 Hägersten
08 - 45 20 47

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Rådjursvägen 38 D
920 60 Umeå
090 - 13 66 00

Åre Drakflygarklubb
c/o Ernst Ebneter
Pilgrimsvägen 8
830 13 Åre
0647 - 502 79

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Bo Jakobsson
Almgatan 12
462 00 Vänersborg
0521 - 165 46

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

SÄRSKILT VIKTIGT I DETTA NUMMER ÄR FÖLJANDE INSLAG

För alla: Landa rätt sid 21.

För bogserflygare: Bogsering sid 36.

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

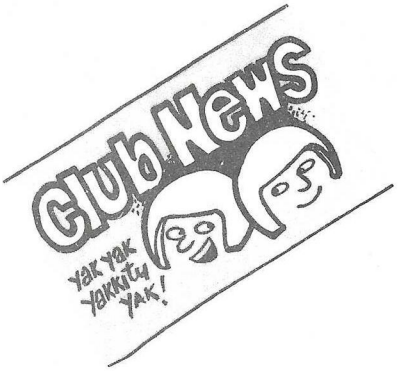
# Redaktören har ordet

Växtvärk! Sakta håller vi på att arbeta oss ur detta stadium men vi måste nog erkänna att vi har en bra bit kvar. Många står i kö för utbildning men vi har tyvärr svårt att ta hand om alla dem som vi redan har. FSF/H styrelse beslutade inför 1986 att i första hand satsa på det vi har för att befästa ställningarna så att säga och att prioritera den breda massan av färskare piloter framför eliten. I andra hand kommer satsning på nyrekrytering. Jag tycker att det är rätt. Vi har inte sopat rent och konsoliderat våra ställningar än. Man märker det på flera sätt. Här följer ett par exempel.

Klubbar tillkommer och försvinner i ganska rask takt. En del finns bara på papperet. Någon som helst aktivitet förekommer inte. Alldeles för många står och faller med en man.

Kunskaperna är ännu dåliga. Tyvärr gäller det även många instruktörer. Det här bör vi ändra på. Egen utbildning av gammalt slag instruktörskurs för många år sedan i kombination med liten utbildningsverksamhet gör dem ringrostiga. Årets satsning måste bli att "peppa upp" redan befintliga instruktörer före utbildning av nya. I annat fall kan vi hamna i en ond cirkel. Vi bör ha klart för oss att vi hittills har haft förhållandevis låga inträdeskrav till instruktörskurserna därför att det inte funnits så många med gedigen erfarenhet.

Kunskaperna om bestämmelser är ännu dålig. Det beror inte bara på bristande vilja utan snarare på förmågan att förstå juridiskt täckande bestämmelsetext. Någon tror sig veta att det är på ett visst sätt och så blir detta "lag" i hans omgivning. Efterhand som missförstånd rätas ut får vi en allmänkunskap som blir grunden för dem som är färskare och ännu inte lärt sig vad som gäller. Nu står alla på samma trevande nivå. Vi (jag) har väl inte alltid varit så duktig på




att få fram det som gäller på ett kortfattat och enkelt sätt. Beträffande bogsering tycks den största förvirringen råda och därför finns särskild information om detta i det här numret.

Vi har börjat komma in på flygplatserna mer och mer men inte utan problem. Det är ibland svårt att följa de lokala reglerna främst på militära flygplatser, vilket kan skapa problem. Samarbetet med segel- och motorflyg gnisslar också på några platser.

Annars är det fantastiskt att se den flyglädje som finns. Att flyga under säkerhet men ändå med spänning ger den rätta förutsättningen att känna den där riktiga friheten i luften. Det är också fantastiskt att se hur snabbt många nu når stor skicklighet på tider som på 70-talet tog många gånger längre tid.

Tre saker tycker jag är toppen i livet: Gunilla, flygning och segling. Nu stänger jag butiken i en månad och kombinerar Gunilla och segling. Toppen! Ha en fin sommar Du också!

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

# SCOTTEN

Våren har varit intensiv på utbildningsfronten. Många nyutbildade har köpt egna vingar. I Stockholmsbackarna har det fina vårdagar varit lika intensivt som i forna dagar. Kanske är det de nya reglerna som kräver instruktörshjälp vid inflygning på ny typ som gör att så många samlas till skoldagar. Flera än tidigare från andra klubbar dyker upp för att få hjälp och de är naturligtvis välkomna de också. Se på bilden! Hur många hängglidare är det? Fel! Räkna igen! Det är faktskt 13 st men det kan vara svårt att se på en tryckt bild. Platsen är Johannelund, Hässelby, Stockholm.

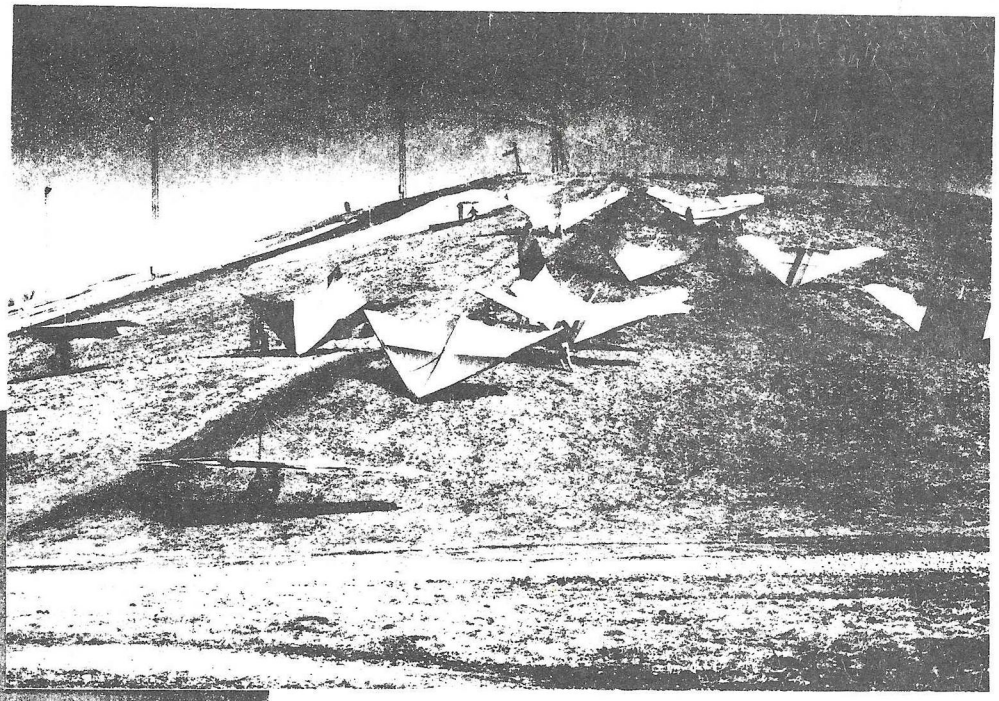
Flera har genom intensiv träning i bogsering under året utvecklats mycket bra sedan förra sommaren. Några fick också fin hjälp till utveckling på Lanzarote i vintras. Fyra man, d v s fullt lag, ställde upp i SM 1987. Det blev inte de bästa placeringarna men jag tycker att resultatet var toppenfint med tanke på att ingen tidigare har tävlingserfarenhet och att alla nådde Häng III i början av detta året. Det starka kortet var Per Drago. Se upp alla Norrlänningar ( och duktiga Skåningar, grattis till SM-titeln) för nu kommer Scotten. Lasse Andersson chockade säkert eliten genom att vinna första heatet. Vad våra killar brister i är rutin vilket syns på jämnheten i placeringar i de olika heaten.

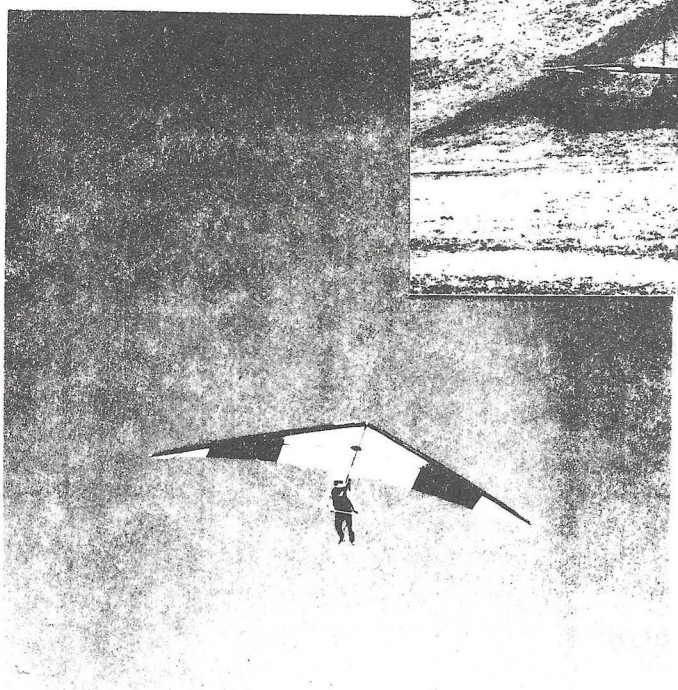
Klubben växer. Just nu har vi ca 150 medlemmar som betalat medlemsavgiften för 1986. Flera tjejer är under utbildning.

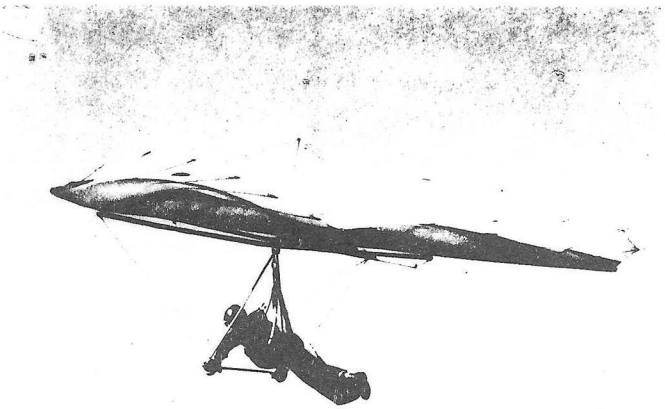
Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Scotten
flyger på
Johannelund







# GWAIHIR
## HANGGLIDINGKLUBB

Arsenalsgatan 12, 411 20 Göteborg

Våren har nu övergått i sommar och till den hör de sällsynta tillfällen då man endast iklädd tunna byxor och T-shirt vilar på ljumma uppvindar vid något hang. För oss i Gwaihir är det sannolikt att en sådan upplevelse (utan längre resande) kan fås vid Rörtången. Det är ett 80 m högt berg drygt 1 mil norr om Göteborg beläget vid kusten.

Vad som krävs för att få uppleva något i klass med ovan är tre saker:
1. Soligt och varmt väder.
2. Rätt vind till styrka och riktning (NV-NO).
3. Tid och möjlighet.

Det är inte ofta dessa faktorer samverkar på ett gynnsamt sätt, men när så sker kan man få ett flyg som man lever länge på.

För att öka sannolikheten avsevärt till fina flyg får man åka lite längre, t.ex till Danmark som ligger "bra till" för oss västsvenskar. Olof och Lena har under många år regelbundet bedrivit kursverksamhet i Danmark och på den mödosamma vägen skaffat sig erfarenheter om flygställen, lämpliga för skolning och nybörjarflygning. Erfarenheter om lämpliga flygstråk, bästa start- och landningsplatser - kort sagt vad som krävs för att ge oerfarna piloter möjlighet att kunna göra sina första flyg på ett säkert sätt.

Flygställen finns naturligtvis av varierande svårighetsgrad och på några är det så att vissa delar är bra för nybörjare medan de som är något erfarnare kan träna och flyga hang vid sidan av skolan. Detta är idealiskt eftersom umgänget blir trevligt med en blandning av olika kategorier flygare. Skolan är ofta träffpunkt för Danmarksresenärer.

Olof är en stor personlighet som lever för flygning. Han har utbildat de allra flesta av klubbens medlemmar och också försett många med nya och begagnade vingar. Lena är den organisatoriska av de två och tillsammans kompletterar de varandra väl. Det är naturligtvis värdefullt för en klubb att ha en eller flera heltidssysselsatta eftersom mycket verksamhet knyts upp kring dem. Härvid är Gwaihir en lyckligt lottad klubb som nu förutom Olof och Lena har Flemmings och Gunnars vinschverksamhet i Vårgårda.

Fyra träffar har ägt rum under våren. Det möte som samlade mest folk (ca 35) handlade om fallskärmar. "Janne på loftet" berättade om de räddningsskärmar som används inom hängflygning.

Värsta fienden är solen, så skydda din skärm från direkt solljus liksom från syra och bensin;

- se upp var du lägger den i bagaget. Den vekaste länken i kedjan fallskärm till pilot är ofta selens upphängningsband som också är känsliga för solljus, något som lätt glöms bort.

Janne kan svara på frågor om packning, besiktning och service:

Swedish Paraservice
Jan Arvidsson
3:e Långgatan 13
413 03 Göteborg
031-142888

Fem klubbmedlemmar har under ett par veckor i maj månad gjort en resa till Italien. Jag talade med en av dem, Anders Larsson, och han sammanfattade kort flygningen med orden: "Jävligt bra". Målet för resan var Monte Cucco, och hemresan gjordes genom Österrike via bl.a Silverthal och Zell am See.

Anders har utvecklats snabbt som pilot. Han började med en kurs i Danmark 1:a maj-helgen 1985, fortsatte med vinschflygning i Vårgårda och sedan har det blivit en hel del flygning i Norge där han varit och jobbat. Nu, ett år efter starten är han Häng III -pilot med många timmar i luften.

# Klubbmästerskap Arjeplog

Arjeplogs HFK höll sitt öppna mästerskap på lördagen i påskhelgen. Tävlingen samlade 19 deltagare från hela Norrbotten och Västerbotten. Tävlingen tilldrog sig på "Kaffeberget", alltså det som lapparna kallar Sraggavaratj; ett litet fjäll utan träd som passar alldeles förträffligt för hängflyg i alla vindriktningar.

Här hade ungefär 30 piloter samlats under påskhelgen för att med totalt 17 vingar bedriva skolning och andra övningar. Kaffeberget ligger helt nära gränsen till Norge, vid Graddisvägen, och på håll kunde vi se en "luftknallert" tuffa fram i motvinden. Han nådde aldrig fram till oss.

Tävlingen gick ut på att från valfri startplats på sluttningen flyga förbi ett rundningsmärke och sedan pricklanda så nära landningspunkten som möjligt. Reglerna var avpassade så att även vingar med sämre prestanda kunde hävda sig. Viktigast är alltid att bedöma prestanda korrekt, eller så bra som möjligt.

Tävlingen gick i två heat och i varje heat gavs 25 poäng för en godkänd rundning och 25 poäng för en pricklandning, med poängavdrag för varje missad meter. Maximal poäng kunde således bli 100.

Segrade i klubbmästerskapet gjorde Magnus Hellgren, och han blev även vinnare i det öppna mästerskapet. Allas vår Karl-Axel Dahlberg belade en hedrande andraplats, och trea blev K-G Långs.

Mindre nöjd med resultatet blev säkert Pelle Fjellström som kom på sjunde plats eftersom han som pensionär kan träna på heltid.

Resultatet i det öppna mästerskapet redovisas i nedanstående lista.

För Arjeplogs HFK, Magnus Söderberg

| Plac. | Namn | Klubb | Poäng |
|---|---|---|---|
| 1 | Magnus Hellgren | A-plog | 84 |
| 2 | K-A Dahlberg | " | 74 |
| 3 | Bengt Hammarsten | Umeå | 73 |
| 4 | Johan Appelblad | " | 60 |
| 4 | Mats | " | 60 |
| 6 | K-G Långs | A-plog | 59 |
| 7 | Lennart Olofsson | Umeå | 50 |
| 7 | Magnus Söderberg | A-plg | 50 |
| 7 | Jonas | Umeå | 50 |
| 10 | Magnus Gran | A-plog | 47 |
| 10 | Hasse Johansson | Umeå | 47 |
| 12 | Janne Persson | A-plog | 42 |
| 13 | Pelle Fjellström | " | 25 |
| 13 | Jarl Hedman | " | 25 |
| 13 | Annika Hopfgarten | Ume | 25 |
| 13 | Jörgen Andersson | " | 25 |
| 13 | Bosse Kärrman | A-jaur | 25 |
| 18 | Erik Fredriksson | A-plg | 0 |
| 18 | Ronald Hedman | " | 0 |

Hoppas Ni får en sommar med många dagar då de tre faktorena jag nämnde, är uppfyllda.

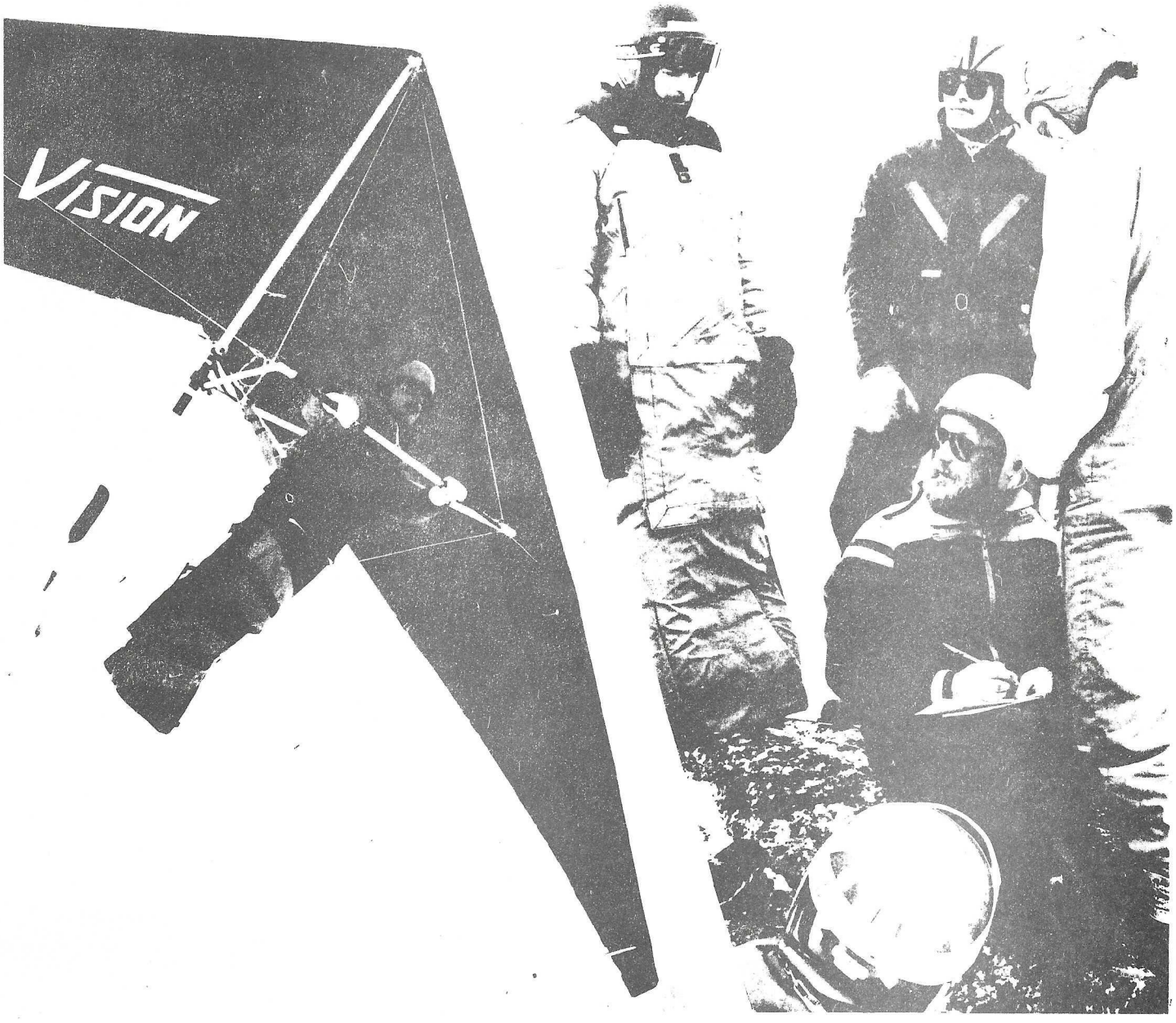
L.J.

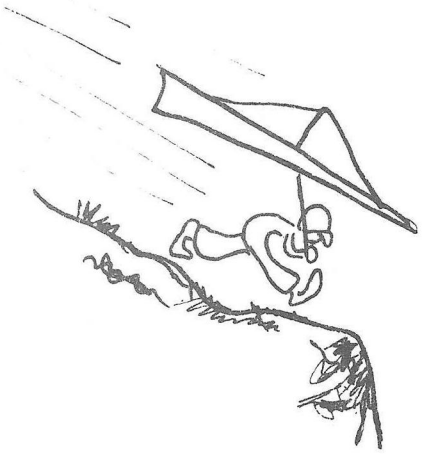
1) Texten här har struk kits då den kan lura andra till falsk säkerhet och därmed försämra flyg säkerheten.

Red

Ovan: Karl-Axel Dahlbergh
Nedan: Ej namngiven tävlande

Nedan: K G Långs tv, Bosse Lars th
K A Dahlbergh sittande





# TÄVLINGAR

Årets första tävling,Oppdal i Norge i april,blåste bort;Första dagen av nästa tävling i Meråker i slutet av april,regnade bort; ..men sedan har det blivit mycket fin flygning;och ett rekordstort interesse før tævlingarna.Vi har upplevt ett otroligt "lyft"(ursekta) inom tævlingsværksamheten;och framfør allt haft hela landet representerat som sldrig førr.Det ær mycket glædligt att det børjar røra på sig længst i norr och søder.Jag vet emellertid att det finns fortfarande många bra och rutinerade piloter smm gærna skulle vilja vara med,men som ær pricipiella motståndare av tævlingar."Jag flyger med mina kompisar,inte mot dom"Detta ær en irrationell slogan som dom flesta av oss som varit med ett tag,har fått høra.Jag tycker inte dær ær hetsig stæmning omkring tævlingsflygningarna i Sverige i dag.TÆvlingen setter upp ett strukturerat mål før flygningen,och ær mycket utvecklande .Detta ær ramen.Sedan kan man utveksla erfarenheter och kunnskaper,och ha hela den sosiala gemenskapen runt omkring.Och jag tror inte att kameratskapen blir mycket sem e av att man tævlar ihop.Vi ær ett mycket fint gæng nu, men jag tror det kan bli ennu roligare om vi blir ennu fler.Så: Join the gang!!!!!!

Uttagna till landskampen mot Norge i Vågå,Norge 20-22/6(alfabetisk ordning)

| | |
|---|---|
| Anders Andersson | Sundsvall Hæng Gæng |
| Sune Bodin | -"- |
| Johan DAhlkvist | Lidingø |
| Per Fornander | Åre dfk |
| Johan Frank | Skåne dfk |
| Flemming Gøransson | Gwahir |
| BJØRN Kroglund | Lidingø |
| Urban Lind | Sundsvall Hæng Gæng |
| Peter Nitlichbach | Åre dfk |
| Håkan Sundin | Sundsvall Hæng Gæng |

Uttagna till EM i Ungern 10-19/7:

| | |
|---|---|
| Mats Karlsson | Skåne dfk |
| Håkan Sundin | Sundsvall Hæng Gæng |
| Folke Wikberg | Åre dfk |

Fjerde mann tas ut efter landskampen mot Norge;føljande 6 ær aktuella till sista platsen: (alfabetisk ordning)

Anders Andersson,Sune Bodin, Per FORNANDER, Johan Frank,Bjørn Kroglund,Peter Nietlichbach.

→

RANKING_LISTAN :

Med i rankingen fram till d.d. är tävlingen i Meråker i april, samt heat 2-7 i SM-et. (Heat 1 i SM var bara tidsflygning, och inte värd att vara med i rankingen.) Som beslutat, räknas i år bästa 50 %, och därmed nu varje pilots bästa 4 av 7 genomförda tävlingsomgångar.

TRÄNINGSLÄGER I ITALIEN:
Jag har tidigare skrivit att det planeras för ett träningsläger i alperna nästa år. Dessa planerna börjar nu att ta form. Vi kommer tillsammans med norska laget, att genomföra en gemensam landslags-samling i Italien; sannolikt vid Mt Grappa i påsken. Detta kommer att kombineras med att nogra piloter flyger med i den stora påsk-tävlingen Vi försöker att få med så många som möjligt i denna tävlingen, och arbetar också på att samtidigt få till en tre-landskamp mellan Sverige, Norge och Italien. Man arbetar med att skaffa sponsningsmædel, och där kommer också att bli nogot stød från sektionen. Som tidigare nämnt, kommer detta att gælla första 15 på rankinglistan i slutet av årets sesong, så det gæller att ligga i .....

Oddvar Kvalsvik

## RANKINGLISTA/1986-05-17

Delresulataten inom parentes avser Meråker samt heat 2 - 7 i SM, i nämnd ordning.

| Ranking | Namn och klubb | Rankingpoäng |
|---|---|---|
| 1 | Håkan Sundin, Sundsvall (600,307,573,251,399,600,451) | 2224 |
| 2 | Folke Wikberg, Åre (219,307,268,600,399,600,590) | 2189 |
| 3 | Johan Frank, Skåne (0,421,561,467,600,507,496) | 2164 |
| 4 | Peter Nietlisbach, Åre (426,434,560,195,277,528,567) | 2089 |
| 5 | Ernst Ebneter, Åre (0,376,600,195,417,207,600) | 1993 |
| 6 | Mats Karlsson, Skåne (0,600,416,309,502,471,214) | 1989 |
| 7 | Anders Andersson, Sundsvall (321,369,555,195,399,600,281) | 1923 |
| 8 | Sune Bodin, Sundsvall (219,307,568,283,277,463,582) | 1920 |
| 9 | Per Fornander, Åre (0,307,268,477,457,551,427) | 1912 |
| 10 | Björn Kroglund, Lidingö (219,75,387,218,417,463,572) | 1839 |
| 11 | Johan Dahlqvist, Lidingö (43,230,268,218,399,423,586) | 1676 |
| 12 | Göran Liss, Sundsvall (0,230,566,261,277,541,214) | 1645 |
| 13 | Urban Lind, Sundsvall (252,307,268,218,399,528,374) | 1608 |
| 14 | Mats Nordling, Sundsvall ((0,307,363,36,277,325,577) | 1572 |
| 15 | Oddvar Kvalsvik, Åre (568,412,190,239,321,0,0) | 1540 |
| 16 | Per Drago, Scotten ((0,369,588,195,161,207,374) | 1538 |
| 17 | Flemming Göransson, Gwaihir (219,307,394,283,399,400,335) | 1528 |
| 18 | Mikael Granlöf, Åre (219,230,161,169,399,325,569) | 1523 |
| 19 | Sven Lindén, Lidingö (0,307,268,139,399,463,335) | 1504 |
| 20 | Peter Wikander, Lidingö (0,176,268,36,399,463,335) | 1465 |
| 21 | Lars Möller, Sundsvall (0,230,565,224277,387,214) | 1459 |
| 22 | Per Trotsman, Skåne (0,230,363,324,399,264,290) | 1376 |
| 23 | Kennet Norberg, Sundsvall (43,0,130,169,399,207,596) | 1371 |
| 24 | Erik Berggren, Göteborg (0,75,363,261,277,325,335) | 1300 |
| 25 | Bo Kärrman, Arvidsjaur (0,75,363,261,277,325,335) | 1290 |
| 26 | K-A Dahlbergh, Arjeplog (0,307,268,239,399,325,109) | 1289 |
| 27 | Hans Berg, Skåne (0,75,170,36,399,324,335) | 1228 |
| 28 | Dennis Larsson, Umeå (112,230,302,110,277,207,302) | 1211 |
| 29 | Mattias Petersén, Åre (0,230,130,95,178,366,374) | 1148 |
| 30 | Dennis Lewrén, Göteborg (0,434,268,218,215,68,214) | 1133 |
| 31 | Bengt Larsson, Lidingö (0,114,268,139,399,325,94) | 1131 |
| 32 | Klas Andersson (0,0,268,118,399,207,214) | 1088 |
| 33 | Gunnar Göransson, Gwahir (0,75,161,139,321,351,214) | 1047 |
| 34 | Kent Gustafsson, Gwahir (0,307,161,195,321,0,0) | 1039 |
| 35 | Peter Hamberg, Sundsvall (0,230,310,139,277,207,214) | 1031 |
| 36 | Peter Thuresson, Åre (0,0,268,5,277,325,142) | 1012 |
| 37 | Lennart Håkansson, Lidingö (0,307,130,169,399,0,43) | 1005 |
| 38 | Hans Lidström (0,230,161,36321,207,214) | 972 |
| 39 | Kurt Hellström, Sundsvall (0,0,268102,208,277,214) | 967 |
| 40 | Sven Olsson, Åre (0,176,183,169,321,0,0,) | 889 |
| 41 | Allan Flink, Åre (0,114,130,5,98,207,109) | 560 |
| 42 | Svante Thörnberg, Sundsvall (0,75,37,36,9,207,214) | 533 |
| 43 | Lars Högström, Lidingö (0,75,130,36,277,0,43) | 525 |
| 44 | Lars Andersson (0,230,161,36,13,0,0) | 440 |

# NM 86 i Åre

ÅRETS NORDISKA MÄSTERSKAP BLEV AV. Bara en sån sak. NM i Åre blev en riktigt trevlig tillställning, åtminstone sett med svenska ögon. Tre godkända heat gjorde det möjligt att dela ut dom pokaler som stått och samlat damm sedan i fjol i norge.

Hur gick det då?

Jo, första heatet gick från skutan till Mörsil och tillbaka till Lundsfältet i Åre. Ingen kom runt men skåningen Mats Karlsson flög med sina 20 km längst. Folke Wikberg tvåa med I9 km och Jörn Lothe trea med I6, 5 km.

Andra heatet gick åt andra hållet. Ut till Gevsjön och tillbaka. Norske Thor Alvik var ende man runt, 38km. Folke tvåa igen med sina 20km. Han landade vid pylonen vid Gevsjön. Mats kom långt ner den här gången. I3,5km och en tolfte plats.

På lördagskvällen samlades alla piloter och funktionärer på Tott hotell för en stillsam gemensam supe. Det var ju den "syttene maj" och en god anledning till lite firning, åtminstone för norrmännen. Men hur det nu var så överlämnade dom firandet till andra och flög bra på söndagen. Det var ju också därför dom var i Åre.

Tredje heatet, från skutan till Skalstugan och tillbaka, totalt c:a 90km, blev ett häftigt heat för en del. Det fanns dom, inga namn, som landade långt ute i bushen, fick gå i timmar för att komma till en telefon, och ändå låg vingarna och selarna kvar ute på fjället för senare upphämtning. Den natten syntes vandrande vålnader i terrängen. Folke flög upp sig och vann med 25km. Mats var inte långt efter. Han flög 24,5km och norske Thor 23,5km.

Totalt sett kan man konstatera att det svenska laget inte har samma jämnhet som det norska, men inte så dumt med två svenskar på pallen ialla fall, eller va?

Den nye glade nordiska mästaren, Folke Wikberg, med tvåan, Thor Ahlvik från Norge, och trean Mats Karlsson från Skåne, viftar stolt med sina välförtjänta prispokaler.

## RESULTAT - NORDISKT MÄSTERSKAP 1986

TOTAL DISTANS 876,5 km

| | | Pilot | HEAT 1 | HEAT 2 | HEAT 3 | HEAT 4 | HEAT 5 | HEAT 6 | HEAT 7 | HEAT 8 | HEAT 9 | HEAT 10 | TOTALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 12 | Folke Wikberg | 572 | 393 | 600 | | | | | | | | 1565 |
| 2 | 06 | Thor Alvik | 330 | 600 | 559 | | | | | | | | 1489 |
| 3 | 17 | Mats Karlsson | 600 | 240 | 583 | | | | | | | | 1423 |
| 4 | 07 | Jörn Lothe | 514 | 227 | 518 | | | | | | | | 1259 |
| 5 | 01 | Nils-Aage Henden | 476 | 227 | 518 | | | | | | | | 1221 |
| 6 | 03 | Finn Spjeldnes | 330 | 330 | 518 | | | | | | | | 1178 |
| 7 | 04 | Svein Lothe | 330 | 330 | 518 | | | | | | | | 1178 |
| 8 | 18 | Antti Nummelin | 448 | 330 | 392 | | | | | | | | 1170 |
| 9 | 19 | Heikki Laitinen | 260 | 359 | 467 | | | | | | | | 1086 |
| 10 | 16 | Björn Kroglund | 260 | 330 | 409 | | | | | | | | 999 |
| 11 | 08 | Geir Olsen | 260 | 330 | 392 | | | | | | | | 982 |
| 12 | 21 | Heikki Räisanen | 260 | 167 | 467 | | | | | | | | 894 |
| 13 | 13 | Peter Nietlisbach | 330 | 189 | 319 | | | | | | | | 838 |
| 14 | 10 | Håkan Sundin | 330 | 330 | 132 | | | | | | | | 792 |
| 15 | 11 | Anders Andersson | 260 | 330 | 174 | | | | | | | | 764 |
| 16 | 05 | Tor Pedersen | 260 | 167 | 302 | | | | | | | | 729 |
| 17 | 02 | Magne Lilleli | 162 | 88 | 434 | | | | | | | | 684 |
| 18 | 20 | Vesa Laitinen | 260 | 264 | 75 | | | | | | | | 599 |
| 19 | 14 | Urban Lind | 260 | 107 | 174 | | | | | | | | 541 |
| 20 | 24 | Markku Kekäläinen | 260 | 189 | 0 | | | | | | | | 449 |
| 21 | 22 | Kennet Konoi | 260 | 69 | 99 | | | | | | | | 428 |
| 22 | 15 | Flemming Göransson | 260 | 125 | 26 | | | | | | | | 411 |
| 23 | 09 | Peter Sturman | 162 | 167 | 26 | | | | | | | | 355 |
| 24 | 23 | Jari Nieminen | 162 | 0 | 0 | | | | | | | | 162 |

LAG

1. NORGE 8166 poäng
2. SVERIGE 6940 poäng
3. FINLAND 4788 poäng

DATUM 1986-05-13 HEAT 1

| | | | |
|---|---|---|---|
| 24 | Antal piloter | 20.0 Distans | 223.5 Total dist |
| 0 | Antal i mål | 400.0 Max tid & distans | |
| 0 | Bästa tid | 200.0 Max Rank & position | |
| 0 | Sämsta tid | | |

| | PILOT | PERFORMANCE | | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 17 Mats Karlsson | 0 | 0 | 0 | 20.0 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 12 Folke Wikberg | 0 | 0 | 0 | 19.0 | 2 | 192.00 | 0.00 | 380.00 | 572 |
| 07 Jörn Lothe | 0 | 0 | 0 | 16.5 | 3 | 184.00 | 0.00 | 330.00 | 514 |
| 01 Nils-Aage Henden | 0 | 0 | 0 | 15.0 | 4 | 176.00 | 0.00 | 300.00 | 476 |
| 18 Antti Nummelin | 0 | 0 | 0 | 14.0 | 5 | 168.00 | 0.00 | 280.00 | 448 |
| 03 Finn Spjeldnes | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 6 | 160.00 | 0.00 | 170.00 | 330 |
| 04 Svein Lothe | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 6 | 160.00 | 0.00 | 170.00 | 330 |
| 06 Thor Alvik | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 6 | 160.00 | 0.00 | 170.00 | 330 |
| 10 Håkan Sundin | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 6 | 160.00 | 0.00 | 170.00 | 330 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 6 | 160.00 | 0.00 | 170.00 | 330 |
| 05 Tor Pedersen | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 08 Geir Olsen | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 11 Anders Andersson | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 14 Urban Lind | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 15 Flemming Göransson | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 16 Björn Kroglund | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 19 Heikki Laitinen | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 20 Vesa Laitinen | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 21 Heikki Räisanen | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 22 Kennet Konoi | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 24 Markku Kekäläinen | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 11 | 120.00 | 0.00 | 140.00 | 260 |
| 02 Magne Lilleli | 0 | 0 | 0 | 6.5 | 22 | 32.00 | 0.00 | 130.00 | 162 |
| 09 Peter Sturman | 0 | 0 | 0 | 6.5 | 22 | 32.00 | 0.00 | 130.00 | 162 |
| 23 Jari Nieminen | 0 | 0 | 0 | 6.5 | 22 | 32.00 | 0.00 | 130.00 | 162 |

Lag

Sverige: 2612 p
Norge: 2500 p
Finland: 1910 p

DATUM 1986-05-15 HEAT 2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 23 | Antal piloter | 38.0 Distans | 322.0 Total dist |
| 1 | Antal i mål | 400.0 Max tid & distans | |
| 10715 | Bästa tid | 200.0 Max Rank & position | |
| 10715 | Sämsta tid | | |

| | PILOT | PERFORMANCE | | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 06 Thor Alvik | 1 | 10715 | 1 | 38.0 | 0 | 200.00 | 400.00 | 0.00 | 600 |
| 12 Folke Wikberg | 0 | 0 | 2 | 20.0 | 1 | 191.30 | 0.00 | 201.37 | 393 |
| 19 Heikki Laitinen | 0 | 0 | 2 | 17.5 | 2 | 182.61 | 0.00 | 176.20 | 359 |
| 03 Finn Spjeldnes | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 04 Svein Lothe | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 08 Geir Olsen | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 10 Håkan Sundin | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 11 Anders Andersson | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 16 Björn Kroglund | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 18 Antti Nummelin | 0 | 0 | 2 | 15.5 | 3 | 173.91 | 0.00 | 156.06 | 330 |
| 20 Vesa Laitinen | 0 | 0 | 2 | 15.0 | 10 | 113.04 | 0.00 | 151.03 | 264 |
| 17 Mats Karlsson | 0 | 0 | 2 | 13.5 | 11 | 104.35 | 0.00 | 135.93 | 240 |
| 01 Nils-Aage Henden | 0 | 0 | 2 | 13.0 | 12 | 95.65 | 0.00 | 130.89 | 227 |
| 07 Jörn Lothe | 0 | 0 | 2 | 13.0 | 12 | 95.65 | 0.00 | 130.89 | 227 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 2 | 11.0 | 14 | 78.26 | 0.00 | 110.76 | 189 |
| 24 Markku Kekäläinen | 0 | 0 | 2 | 11.0 | 14 | 78.26 | 0.00 | 110.76 | 189 |
| 05 Tor Pedersen | 0 | 0 | 2 | 10.5 | 16 | 60.87 | 0.00 | 105.72 | 167 |
| 09 Peter Sturman | 0 | 0 | 2 | 10.5 | 16 | 60.87 | 0.00 | 105.72 | 167 |
| 21 Heikki Räisanen | 0 | 0 | 2 | 10.5 | 16 | 60.87 | 0.00 | 105.72 | 167 |
| 15 Flemming Göransson | 0 | 0 | 2 | 9.0 | 19 | 34.78 | 0.00 | 90.62 | 125 |
| 14 Urban Lind | 0 | 0 | 2 | 8.0 | 20 | 26.09 | 0.00 | 80.55 | 107 |
| 02 Magne Lilleli | 0 | 0 | 2 | 7.0 | 21 | 17.39 | 0.00 | 70.48 | 88 |
| 22 Kennet Konoi | 0 | 0 | 2 | 6.0 | 22 | 8.70 | 0.00 | 60.41 | 69 |
| 23 Jari Nieminen | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |

LAG

NORGE: 2211 p
SVERIGE: 1937 p
FINLAND: 1378 p

DATUM 1986-05-18 HEAT 3

22 Antal piloter  25.0 Distans  326.5 Total dist
0 Antal i mål  400.0 Max tid & distans
0 Bästa tid  200.0 Max Rank & position
0 Sämsta tid

| | PILOT | | | PERFORMANCE | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 12 Folke Wikberg | 0 | 0 | 0 | 25.0 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 17 Mats Karlsson | 0 | 0 | 0 | 24.5 | 2 | 191.30 | 0.00 | 392.00 | 583 |
| 06 Thor Alvik | 0 | 0 | 0 | 23.5 | 3 | 182.61 | 0.00 | 376.00 | 559 |
| 01 Nils-Aage Henden | 0 | 0 | 0 | 21.5 | 4 | 173.91 | 0.00 | 344.00 | 518 |
| 03 Finn Spjeldnes | 0 | 0 | 0 | 21.5 | 4 | 173.91 | 0.00 | 344.00 | 518 |
| 04 Svein Lothe | 0 | 0 | 0 | 21.5 | 4 | 173.91 | 0.00 | 344.00 | 518 |
| 07 Jörn Lothe | 0 | 0 | 0 | 21.5 | 4 | 173.91 | 0.00 | 344.00 | 518 |
| 19 Heikki Laitinen | 0 | 0 | 0 | 20.5 | 8 | 139.13 | 0.00 | 328.00 | 467 |
| 21 Heikki Räisanen | 0 | 0 | 0 | 20.5 | 8 | 139.13 | 0.00 | 328.00 | 467 |
| 02 Magne Lilleli | 0 | 0 | 0 | 19.5 | 10 | 121.74 | 0.00 | 312.00 | 434 |
| 16 Björn Kroglund | 0 | 0 | 0 | 18.5 | 11 | 113.04 | 0.00 | 296.00 | 409 |
| 08 Geir Olsen | 0 | 0 | 0 | 18.0 | 12 | 104.35 | 0.00 | 288.00 | 392 |
| 18 Antti Nummelin | 0 | 0 | 0 | 18.0 | 12 | 104.35 | 0.00 | 288.00 | 392 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 0 | 14.5 | 14 | 86.96 | 0.00 | 232.00 | 319 |
| 05 Tor Pedersen | 0 | 0 | 0 | 14.0 | 15 | 78.26 | 0.00 | 224.00 | 302 |
| 11 Anders Andersson | 0 | 0 | 0 | 6.5 | 16 | 69.57 | 0.00 | 104.00 | 174 |
| 14 Urban Lind | 0 | 0 | 0 | 6.5 | 16 | 69.57 | 0.00 | 104.00 | 174 |
| 10 Håkan Sundin | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 18 | 52.17 | 0.00 | 80.00 | 132 |
| 22 Kennet Konoi | 0 | 0 | 0 | 3.5 | 19 | 43.48 | 0.00 | 56.00 | 99 |
| 20 Vesa Laitinen | 0 | 0 | 0 | 2.5 | 20 | 34.78 | 0.00 | 40.00 | 75 |
| 09 Peter Sturman | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 21 | 26.09 | 0.00 | 0.00 | 26 |
| 15 Flemming Göransson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 21 | 26.09 | 0.00 | 0.00 | 26 |
| 23 Jari Nieminen | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 24 Markku Kekäläinen | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |

LAG

NORGE: 3455 p
SVERIGE: 2391 p
FINLAND: 1500 p

## Midt-Scand Cup 1986-04-27

30 Antal piloter  22.0 Distans  192.0 Total dist
0 Antal i mål  400.0 Max tid & distans
0 Bästa tid  200.0 Max Rank & position
0 Sämsta tid

| | PILOT | | | PERFORMANCE | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 20 H Sundin S | 0 | 0 | 0 | 22.0 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 19 O Kvalsvik S | 0 | 0 | 0 | 21.0 | 2 | 193.55 | 0.00 | 381.82 | 575 |
| 01 G Österås N | 0 | 0 | 0 | 18.0 | 3 | 187.10 | 0.00 | 327.27 | 514 |
| 13 P Nietlisbach S | 0 | 0 | 0 | 14.0 | 4 | 180.65 | 0.00 | 254.55 | 435 |
| 14 K Langjord | 0 | 0 | 0 | 9.0 | 5 | 174.19 | 0.00 | 163.64 | 338 |
| 17 S Skjetne N | 0 | 0 | 0 | 9.0 | 5 | 174.19 | 0.00 | 163.64 | 338 |
| 23 A Andersson S | 0 | 0 | 0 | 9.0 | 5 | 174.19 | 0.00 | 163.64 | 338 |
| 02 W Gundersen N | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 07 B Brekstad N | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 10 E Röseth N | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 16 O E Vognild N | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 25 U Lind S | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 31 J G Vikan N | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 32 R Börsting N | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 8 | 154.84 | 0.00 | 109.09 | 264 |
| 03 N-Å Henden N | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 11 B Stålby N | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 15 S Bodin S | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 18 F Wikberg S | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 21 F Göransson | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 24 A Rangul N | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 26 B Kroglund | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 27 M Granlöf S | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 30 T Halvei N | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 15 | 109.68 | 0.00 | 90.91 | 201 |
| 34 D Larsson | 0 | 0 | 0 | 3.0 | 24 | 51.61 | 0.00 | 54.55 | 106 |
| 04 S Almelid N | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 25 | 45.16 | 0.00 | 0.00 | 45 |
| 08 G Vognild N | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 25 | 45.16 | 0.00 | 0.00 | 45 |
| 22 K Norberg S | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 25 | 45.16 | 0.00 | 0.00 | 45 |
| 28 J Dahlqvist | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 25 | 45.16 | 0.00 | 0.00 | 45 |
| 29 L Haugdal N | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 25 | 45.16 | 0.00 | 0.00 | 45 |
| 33 L Auflem N | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 25 | 45.16 | 0.00 | 0.00 | 45 |

## Meråker/Ranktävl 86-04-27

| | | |
|---|---|---|
| 13 Antal piloter | 22.0 Distans | 100.0 Total dist |
| 0 Antal i mål | 400.0 Max tid & distans | |
| 0 Bästa tid | 200.0 Max Rank & position | |
| 0 Sämsta tid | | |

| | PILOT PERFORMANCE VARIABLES | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 20 | H Sundin | 0 | 0 | 0 | 22.0 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 19 | O Kvalsvik | 0 | 0 | 0 | 21.0 | 2 | 185.71 | 0.00 | 381.82 | 568 |
| 13 | P Nietlisbach | 0 | 0 | 0 | 14.0 | 3 | 171.43 | 0.00 | 254.55 | 426 |
| 23 | A Andersson | 0 | 0 | 0 | 9.0 | 4 | 157.14 | 0.00 | 163.64 | 321 |
| 25 | U Lind | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 5 | 142.86 | 0.00 | 109.09 | 252 |
| 15 | S Bodin | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 6 | 128.57 | 0.00 | 90.91 | 219 |
| 18 | F Wikberg | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 6 | 128.57 | 0.00 | 90.91 | 219 |
| 21 | F Göransson | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 6 | 128.57 | 0.00 | 90.91 | 219 |
| 26 | B Kroglund | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 6 | 128.57 | 0.00 | 90.91 | 219 |
| 27 | M Granlöf | 0 | 0 | 0 | 5.0 | 6 | 128.57 | 0.00 | 90.91 | 219 |
| 34 | D Larsson | 0 | 0 | 0 | 3.0 | 11 | 57.14 | 0.00 | 54.55 | 112 |
| 22 | K Norberg | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 12 | 42.86 | 0.00 | 0.00 | 43 |
| 28 | J Dahlqvist | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 12 | 42.86 | 0.00 | 0.00 | 43 |

# Svenska XC-Ligan

Se Hypoxia Nr 14, sid 5.

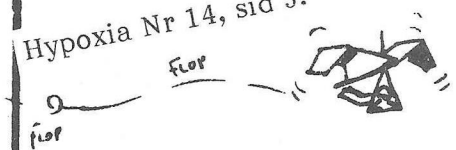
Folke Wikberg Åreskutan-Krokom: 69 km.
Folke Wikberg Åreskutan-Sul, Norge: 60 km.

# Köp gamla Hypoxia!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 18. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr/önskat ex. Glöm inte adress.
Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Hypoxia Nr 14, sid 5.




# CROSSCOUNTRY LIGAN

I Hypoxia kommer det att finnas en spalt, där det kungörs sträcka och namn på de piloter, som flyger längre är 10 km under det gångna kalenderåret. Tävlingen fortlöper år från år, med ny omgång för varje kalenderår.

Varje pilot, som flyger längre än den angivna sträckan, skall själv lämna uppgiften till Hypoxia samt uppge startplats och flygningens längd.

Ligan kommer att vara uppdelad dels regionsvis och dels en gemensam för hela landet.

REGLER

- Piloten skall inneha giltig svensk hängflyglicens.
- Start skall ha gjorts inom Svea rikes gränser.
- Avståndet från start till landning skall mätas i en rak linje.
- Uppgifterna skall, vid en eventuell kontroll, kunna bestyrkas av ytterligare en person.
- Uppgifterna lämnas på heder och samvete.

Folke Wikberg

# HANG GLIDING FEDERATION of AUSTRALIA

Suite 508, SPORTS HOUSE,
157-161 GLOUCESTER STREET,
SYDNEY, N.S.W. 2000,
AUSTRALIA.

Tel: (02) 251 2704

Reply to: SYDNEY





**ADMINISTRATOR'S OFFICE:**
14 Balcombe Road,
Mentone, Victoria, 3194
Phone: (03) 583 2315

**NATIONAL COACHING CO-ORDINATOR:**
Black Horse Farm,
Hume Highway,
Sutton Forest, NSW 2577
Phone: (048) 78 9274

**NATIONAL SAFETY DIRECTOR:**
19 Stanwell Avenue,
Stanwell Park, NSW 2209
Phone: (042) 94 2645 (AH)

**F.A.I. CO-ORDINATOR:**
Dights Crossing,
Singleton, NSW 2330
Phone: (065) 72 4747 (AH)

**"Skysailor" EDITOR:**
22 Cotswold Street,
Westmead, NSW 2145
Phone: (02) 635 8206


27th February, 1986

PRELIMINARY NOTICE - 1987 MT. BUFFALO WORLD MASTERS HANG GLIDING COMPETITION

Next year, the Mt. Buffalo "Cross-Country Classic" and the Australian Nationals will be combined into one big event - the "Mt. Buffalo World Masters". This will be used as a trial for the World Championships in 1988, so the field will be at least 120, with 60 places available for foreign pilots. As the event is a "Masters" contest we will not necessarily accept all entries, nor will selection be simply on a "first come, first served" basis. Also, it may be necessary to limit the pilots from any one country to 6 (i.e. same as the World Championship team size).

The dates are: January 24th and 25th, 1987 - Registration and practice.

January 26th to February 7th, 1987 - Competition.

The entry fee is likely to be $US100.00.

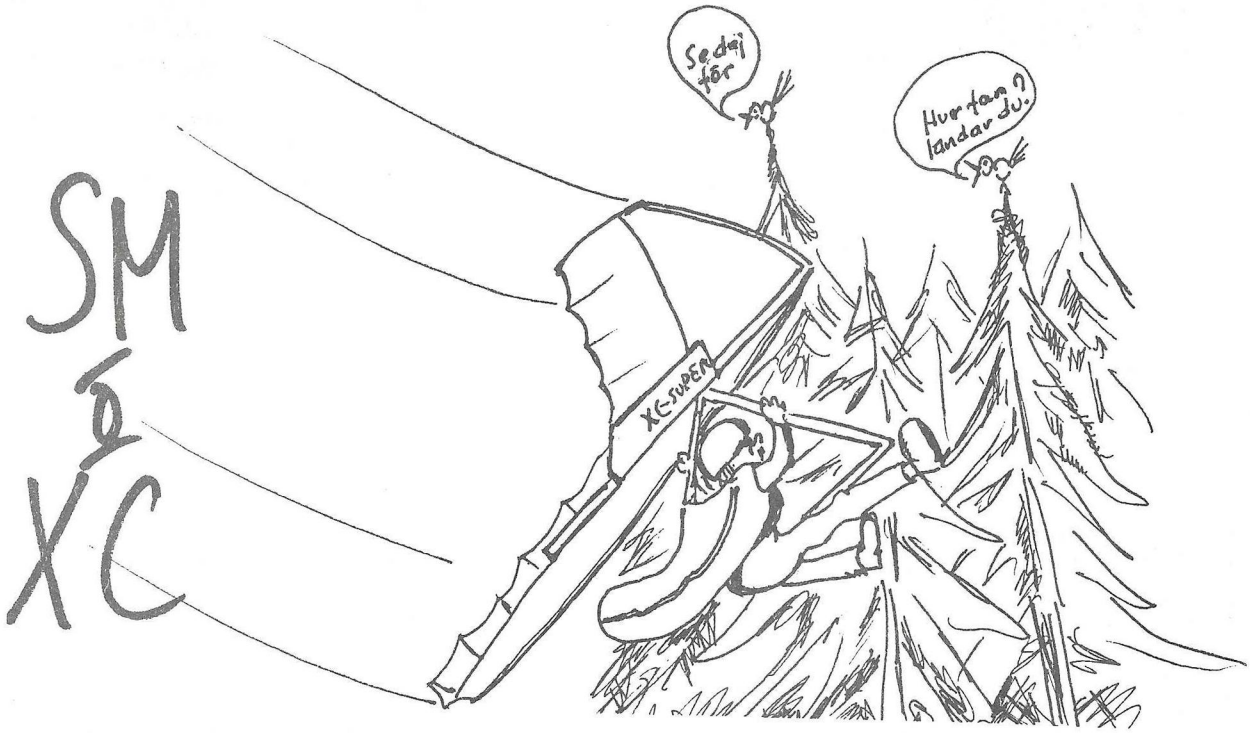
A tow-launched "Flatlands" competition will again be held in New South Wales probably early to mid-January, rather than from late December to early January.

Pilots wishing to register their interest should send the following details to:

H.G.F.A.
Suite 508,
Sports House,
157 Gloucester Street,
SYDNEY NSW 2000 AUSTRALIA

*Name; *Age; *Sex; *Address; *Phone No.; *Rating; *brief details of Competition experience during 1985 and 1986.

M.J. Yeomans
President




Årets SM blev en hellyckad tävling. Vädret visade sig från sin soliga sida. Deltagarantalet var rekordstort och Sundsvallsgrabbarna med "Big-Sune" i spetsen visade hur ett lyckat arrangemang skulle genomföras. Jag tror alla deltagarna var hellyckliga över de spännande och ibland dramatiska flygningarna tävlingen erbjöd.

Distansflygning eller XC som det i bland heter, var något nytt för de flesta piloterna. Ett problem blev att inte alla piloterna bemästrade konsten att plötsligt måsta landa på ett okänt fält. Detta problem verifierades av det flitiga kvällsreparararerandet av vingrör och bygelben.

När man flyger distans finns det vissa tumregler man måste hålla styvt på. Gör man det brukar landningarna inte bli så kostsamma.

För det första se till att du alltid har en landningsplats innom glidhåll från den höjd du befinner dig på, samt att du har chans att nå denna landningsplats med ett par hundra meters höjd till godo. Detta för att du skall ha tid att planera själva landningen. När du ligger på hög höjd, tänk på vindavdrift, motvind och vindgradienten. Ser du ett hygge eller en myr, bli inte överraskad om dom små buskarna från 1000 meters höjd plötsligt har blivit stora träd, när du skall landa.

För det andra när du kommit ner på ca 200 meters höjd, **avbryt distanstänkandet och koncentrera dig enbart på landning.** Har du då lagt upp din flygning rätt så skall du också befinna dig över ett fält, som du såg ut redan på hög höjd. Nu måste du göra flera viktiga observationer:

- Hur är vindriktningen?
- Hur kraftigt blåser det nere på marken?
- Hur lutar fältet?
- Var går tele- och elledningarna?
- Vilka fler hinder för den tilltänkta inflygningen finns?

....Du kommer att upptäcka att du behövde dessa 200 metrar för att hinna besvara alla frågetecken och landa säkert och billigt.

När det är tävling blir det att tumma på dessa regler och man satsar allt för att få max poäng och distansflyger ända tills man, i bästa fall, står på backen eller hänger i något träd eller någon ledning. Oftast så går det bra men då och då får självförtroendet eller nät vingrör en svårare knäck.

Ett tips till alla som tänker börja distansflyga, träna med att landa på okända fält. I stället för att landa på det gamla vanliga fältet nedanför hemmahanget, avsluta i stället flygningen med att flyga iväg och landa på något annat fält längre bort.

Ha en trevlig sommar..Folke Wikberg.

## SM 1986

| | |
|---|---|
| Antal flygbara dagar | 6st |
| Antal heat | 7st |
| Totalt antal starter | 292st |
| Totalt antal flygna km | 2676 km |
| Antal deltagande piloter | 45st |

SM 1986

Lag.

| | |
|---|---|
| ÅRE | 7924 |
| SUNDSVALL | 7611 |
| SKÅNE | 7607 |

TOTALPOÄNG - RESULTAT SVENSKT MÄSTERSKAP 1986

| | | Pilot | HEAT 1 | HEAT 2 | HEAT 3 | HEAT 4 | HEAT 5 | HEAT 6 | HEAT 7 | HEAT 8 | HEAT 9 | HEAT 10 | TOTALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 14 | Johan Frank | 62 | 421 | 561 | 467 | 600 | 507 | 496 | 0 | 0 | 0 | 3114 |
| 2 | 45 | Folke Wikberg | 61 | 307 | 268 | 600 | 399 | 600 | 590 | 0 | 0 | 0 | 2825 |
| 3 | 41 | Håkan Sundin | 48 | 307 | 573 | 251 | 399 | 600 | 451 | 0 | 0 | 0 | 2629 |
| 4 | 13 | Peter Nietlisbach | 51 | 434 | 560 | 195 | 277 | 528 | 567 | 0 | 0 | 0 | 2612 |
| 5 | 26 | Mats Karlsson | 53 | 600 | 416 | 309 | 502 | 471 | 214 | 0 | 0 | 0 | 2565 |
| 6 | 04 | Sune Bodin | 55 | 307 | 568 | 283 | 277 | 463 | 582 | 0 | 0 | 0 | 2535 |
| 7 | 11 | Per Fornander | 0 | 307 | 268 | 477 | 457 | 551 | 427 | 0 | 0 | 0 | 2487 |
| 8 | 10 | Ernst Ebneter | 63 | 376 | 600 | 195 | 417 | 207 | 600 | 0 | 0 | 0 | 2458 |
| 9 | 01 | Anders Andersson | 48 | 369 | 555 | 195 | 399 | 600 | 281 | 0 | 0 | 0 | 2447 |
| 10 | 08 | Johan Dahlqvist | 47 | 230 | 268 | 218 | 399 | 423 | 586 | 0 | 0 | 0 | 2171 |
| 11 | 27 | Björn Kroglund | 39 | 75 | 387 | 218 | 417 | 463 | 572 | 0 | 0 | 0 | 2171 |
| 12 | 16 | Flemming Göransson | 41 | 307 | 394 | 283 | 399 | 400 | 335 | 0 | 0 | 0 | 2159 |
| 13 | 30 | Urban Lind | 52 | 307 | 268 | 218 | 399 | 528 | 374 | 0 | 0 | 0 | 2146 |
| 14 | 31 | Göran Liss | 51 | 230 | 566 | 261 | 277 | 541 | 214 | 0 | 0 | 0 | 2140 |
| 15 | 28 | Sven Linden | 54 | 307 | 268 | 139 | 399 | 463 | 335 | 0 | 0 | 0 | 1965 |
| 16 | 09 | Per Drago | 54 | 369 | 588 | 195 | 161 | 207 | 374 | 0 | 0 | 0 | 1948 |
| 17 | 36 | Lars Möller | 42 | 230 | 565 | 224 | 277 | 387 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1939 |
| 18 | 38 | Mats Nordling | 45 | 307 | 363 | 36 | 277 | 325 | 577 | 0 | 0 | 0 | 1930 |
| 19 | 42 | Per Trotsman | 58 | 230 | 363 | 324 | 399 | 264 | 290 | 0 | 0 | 0 | 1928 |
| 20 | 33 | Peter Sturman | 45 | 0 | 552 | 148 | 277 | 325 | 559 | 0 | 0 | 0 | 1906 |
| 21 | 15 | Mikael Granlöf | 46 | 230 | 161 | 169 | 399 | 325 | 569 | 0 | 0 | 0 | 1899 |
| 22 | 46 | Peter Wikander | 41 | 176 | 268 | 36 | 399 | 463 | 335 | 0 | 0 | 0 | 1718 |
| 23 | 07 | K-A Dahlbergh | 49 | 307 | 268 | 239 | 399 | 325 | 109 | 0 | 0 | 0 | 1696 |
| 24 | 06 | Erik Berggren | 55 | 75 | 363 | 261 | 277 | 325 | 335 | 0 | 0 | 0 | 1691 |
| 25 | 25 | Bo Kerrman | 0 | 75 | 268 | 218 | 277 | 423 | 394 | 0 | 0 | 0 | 1655 |
| 26 | 29 | Dennis Larsson | 34 | 230 | 402 | 110 | 277 | 207 | 302 | 0 | 0 | 0 | 1562 |
| 27 | 37 | Kennet Norberg | 52 | 0 | 130 | 169 | 399 | 207 | 596 | 0 | 0 | 0 | 1553 |
| 28 | 35 | Dennis Lewren | 59 | 434 | 268 | 218 | 215 | 68 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1476 |
| 29 | 20 | Peter Hamberg | 44 | 230 | 310 | 139 | 277 | 207 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1421 |
| 30 | 40 | Mattias Petersen | 39 | 230 | 130 | 95 | 178 | 366 | 374 | 0 | 0 | 0 | 1412 |
| 31 | 05 | Hans Berg | 60 | 75 | 170 | 36 | 399 | 325 | 335 | 0 | 0 | 0 | 1400 |
| 32 | 32 | Bengt Larsson | 0 | 114 | 268 | 139 | 399 | 325 | 94 | 0 | 0 | 0 | 1339 |
| 33 | 17 | Gunnar Göransson | 47 | 75 | 161 | 139 | 321 | 351 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1308 |
| 34 | 24 | Oddvar Kvalsvik | 52 | 412 | 190 | 239 | 321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1214 |
| 35 | 34 | Hans Lidström | 42 | 230 | 161 | 36 | 321 | 207 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1211 |
| 36 | 02 | Klas Andersson | 0 | 0 | 268 | 118 | 399 | 207 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1206 |
| 37 | 21 | Lennart Håkansson | 39 | 307 | 130 | 169 | 399 | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 1087 |
| 38 | 19 | Kurt Hellström | 0 | 0 | 268 | 102 | 208 | 277 | 214 | 0 | 0 | 0 | 1069 |
| 39 | 18 | Kent Gustafsson | 55 | 307 | 161 | 195 | 321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1039 |
| 40 | 44 | Peter Turesson | 0 | 0 | 268 | 5 | 277 | 325 | 142 | 0 | 0 | 0 | 1017 |
| 41 | 39 | Sven Olsson | 40 | 176 | 183 | 169 | 321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 889 |
| 42 | 12 | Allan Flink | 46 | 114 | 130 | 5 | 98 | 207 | 109 | 0 | 0 | 0 | 709 |
| 43 | 43 | Svante Thörnberg | 46 | 75 | 37 | 36 | 9 | 207 | 214 | 0 | 0 | 0 | 624 |
| 44 | 22 | Lars Högström | 40 | 75 | 130 | 36 | 277 | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 601 |
| 45 | 03 | Lars Andersson | 63 | 230 | 161 | 36 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 503 |

DATUM 1986-05-03 HEAT 1

| NR | NAMN | TID (SEK) | POÄNG |
|---|---|---|---|
| 03 | Lars Andersson | 1138 | 63 |
| 10 | Ernst Ebneter | 1132 | 63 |
| 14 | Johan Frank | 1110 | 62 |
| 45 | Folke Wikberg | 1095 | 61 |
| 05 | Hans Berg | 1080 | 60 |
| 35 | Dennis Lewren | 1067 | 59 |
| 42 | Per Trotsman | 1037 | 58 |
| 04 | Sune Bodin | 985 | 55 |
| 06 | Erik Berggren | 983 | 55 |
| 18 | Kent Gustafsson | 985 | 55 |
| 09 | Per Drago | 965 | 54 |
| 28 | Sven Linden | 972 | 54 |
| 26 | Mats Karlsson | 960 | 53 |
| 24 | Oddvar Kvalsvik | 930 | 52 |
| 30 | Urban Lind | 945 | 52 |
| 37 | Kennet Norberg | 938 | 52 |
| 13 | Peter Nietlisbach | 917 | 51 |
| 31 | Göran Liss | 910 | 51 |
| 07 | K-A Dahlbergh | 875 | 49 |
| 01 | Anders Andersson | 870 | 48 |
| 41 | Håkan Sundin | 859 | 48 |
| 08 | Johan Dahlqvist | 840 | 47 |
| 17 | Gunnar Göransson | 838 | 47 |
| 12 | Allan Flink | 833 | 46 |
| 15 | Mikael Granlöf | 825 | 46 |
| 43 | Svante Thörnberg | 825 | 46 |
| 33 | Peter Sturman | 810 | 45 |
| 38 | Mats Nordling | 803 | 45 |
| 20 | Peter Hamberg | 795 | 44 |
| 34 | Hans Lidström | 765 | 42 |
| 36 | Lars Möller | 750 | 42 |
| 16 | Flemming Göransson | 742 | 41 |
| 46 | Peter Wikander | 733 | 41 |
| 22 | Lars Högström | 720 | 40 |
| 39 | Sven Olsson | 715 | 40 |
| 21 | Lennart Håkansson | 700 | 39 |
| 27 | Björn Kroglund | 695 | 39 |
| 40 | Mattias Petersen | 703 | 39 |
| 29 | Dennis Larsson | 617 | 34 |
| 02 | Klas Andersson | 0 | 0 |
| 11 | Per Fornander | 0 | 0 |
| 19 | Kurt Hellström | 0 | 0 |
| 25 | Bo Kerrman | 0 | 0 |
| 32 | Bengt Larsson | 0 | 0 |
| 44 | Peter Turesson | 0 | 0 |

Så här ser han ut, den nye svenske mästaren, Johan Frank

DATUM 1986-05-03 HEAT 2

40 Antal piloter
1 Antal i mål
5106 Bästa tid
5106 Sämsta tid

22.5 Distans
400.0 Max tid & distans
200.0 Max Rank & position

315.3 Total dist

| | PILOT | | PERFORMANCE | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 26 Mats Karlsson | 1 | 5106 | 1 | 22.5 | 0 | 200.00 | 400.00 | 0.00 | 600 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 2 | 13.8 | 1 | 195.00 | 0.00 | 239.20 | 434 |
| 35 Dennis Lewren | 0 | 0 | 2 | 13.8 | 1 | 195.00 | 0.00 | 239.20 | 434 |
| 14 Johan Frank | 0 | 0 | 2 | 13.6 | 3 | 185.00 | 0.00 | 235.73 | 421 |
| 24 Oddvar Kvalsvik | 0 | 0 | 2 | 13.4 | 4 | 180.00 | 0.00 | 232.27 | 412 |
| 10 Ernst Ebneter | 0 | 0 | 2 | 11.6 | 5 | 175.00 | 0.00 | 201.07 | 376 |
| 01 Anders Andersson | 0 | 0 | 2 | 11.5 | 6 | 170.00 | 0.00 | 199.33 | 369 |
| 09 Per Drago | 0 | 0 | 2 | 11.5 | 6 | 170.00 | 0.00 | 199.33 | 369 |
| 04 Sune Bodin | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 07 K-A Dahlbergh | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 11 Per Fornander | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 16 Flemming Göransson | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 18 Kent Gustafsson | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 21 Lennart Håkansson | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 28 Sven Linden | 0 | 0 | 3 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 30 Urban Lind | 0 | 0 | 3 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 38 Mats Nordling | 0 | 0 | 3 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 41 Håkan Sundin | 0 | 0 | 2 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 45 Folke Wikberg | 0 | 0 | 3 | 8.5 | 8 | 160.00 | 0.00 | 147.33 | 307 |
| 03 Lars Andersson | 0 | 0 | 2 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 08 Johan Dahlqvist | 0 | 0 | 2 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 15 Mikael Granlöf | 0 | 0 | 2 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 20 Peter Hamberg | 0 | 0 | 2 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 29 Dennis Larsson | 0 | 0 | 3 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 31 Göran Liss | 0 | 0 | 3 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 34 Hans Lidström | 0 | 0 | 3 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 36 Lars Möller | 0 | 0 | 3 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 40 Mattias Petersen | 0 | 0 | 3 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 42 Per Trotsman | 0 | 0 | 3 | 7.2 | 19 | 105.00 | 0.00 | 124.80 | 230 |
| 39 Sven Olsson | 0 | 0 | 3 | 7.0 | 29 | 55.00 | 0.00 | 121.33 | 176 |
| 46 Peter Wikander | 0 | 0 | 3 | 7.0 | 29 | 55.00 | 0.00 | 121.33 | 176 |
| 12 Allan Flink | 0 | 0 | 2 | 4.0 | 31 | 45.00 | 0.00 | 69.33 | 114 |
| 32 Bengt Larsson | 0 | 0 | 3 | 4.0 | 31 | 45.00 | 0.00 | 69.33 | 114 |
| 05 Hans Berg | 0 | 0 | 2 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 06 Erik Berggren | 0 | 0 | 2 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 17 Gunnar Göransson | 0 | 0 | 2 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 22 Lars Högström | 0 | 0 | 2 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 25 Bo Kerrman | 0 | 0 | 2 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 27 Björn Kroglund | 0 | 0 | 3 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 43 Svante Thörnberg | 0 | 0 | 3 | 2.3 | 33 | 35.00 | 0.00 | 39.87 | 75 |
| 02 Klas Andersson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 19 Kurt Hellström | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 33 Peter Sturman | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 37 Kennet Norberg | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 44 Peter Turesson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |

DATUM 1986-05-04 HEAT 3

45 Antal piloter
10 Antal i mål
3569 Bästa tid
7734 Sämsta tid

22.5 Distans
400.0 Max tid & distans
200.0 Max Rank & position

546.7 Total dist

| | PILOT | | PERFORMANCE | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T Rk | DIST | D Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 10 Ernst Ebneter | 1 | 3569 | 1 | 22.5 | 0 | 200.00 | 400.00 | 0.00 | 600 |
| 09 Per Drago | 1 | 4102 | 2 | 22.5 | 0 | 200.00 | 388.45 | 0.00 | 588 |
| 41 Håkan Sundin | 1 | 5133 | 3 | 22.5 | 0 | 200.00 | 372.92 | 0.00 | 573 |
| 04 Sune Bodin | 1 | 5542 | 4 | 22.5 | 0 | 200.00 | 368.35 | 0.00 | 568 |
| 31 Göran Liss | 1 | 5759 | 5 | 22.5 | 0 | 200.00 | 366.20 | 0.00 | 566 |
| 36 Lars Möller | 1 | 5834 | 6 | 22.5 | 0 | 200.00 | 365.49 | 0.00 | 565 |
| 14 Johan Frank | 1 | 6332 | 7 | 22.5 | 0 | 200.00 | 361 21 | 0 00 | 561 |
| 13 Peter Nietlisbach | 1 | 6462 | 8 | 22.5 | 0 | 200 00 | 360 20 | 0.00 | 560 |
| 01 Anders Andersson | 1 | 7180 | 9 | 22.5 | 0 | 200.00 | 355.30 | 0.00 | 555 |
| 33 Peter Sturman | 1 | 7734 | 10 | 22.5 | 0 | 200.00 | 352.13 | 0.00 | 552 |
| 26 Mats Karlsson | 0 | 0 | 11 | 16.0 | 1 | 194.44 | 0.00 | 221.23 | 416 |
| 29 Dennis Larsson | 0 | 0 | 11 | 15 4 | 2 | 188.89 | 0.00 | 212.94 | 402 |
| 16 Flemming Göransson | 0 | 0 | 11 | 15.2 | 3 | 183.33 | 0.00 | 210.17 | 394 |
| 27 Björn Kroglund | 0 | 0 | 11 | 15.1 | 4 | 177.78 | 0.00 | 208 79 | 387 |
| 06 Erik Berggren | 0 | 0 | 11 | 13.8 | 5 | 172.22 | 0.00 | 190.81 | 363 |
| 38 Mats Nordling | 0 | 0 | 11 | 13.8 | 5 | 172.22 | 0.00 | 190.81 | 363 |
| 42 Per Trotsman | 0 | 0 | 11 | 13.8 | 5 | 172.22 | 0.00 | 190.81 | 363 |
| 20 Peter Hamberg | 0 | 0 | 11 | 11.2 | 8 | 155.56 | 0.00 | 154.86 | 310 |
| 11 Per Fornander | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 02 Klas Andersson | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 07 K-A Dahlbergh | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 08 Johan Dahlqvist | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 19 Kurt Hellström | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 25 Bo Kerrman | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 28 Sven Linden | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117 53 | 268 |
| 30 Urban Lind | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 9 | 150 00 | 0 00 | 117 53 | 268 |
| 32 Bengt Larsson | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 35 Dennis Lewren | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 9 | 150 00 | 0 00 | 117 53 | 268 |
| 44 Peter Turesson | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 45 Folke Wikberg | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 46 Peter Wikander | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 9 | 150.00 | 0.00 | 117.53 | 268 |
| 24 Oddvar Kvalsvik | 0 | 0 | 11 | 8.1 | 22 | 77.78 | 0.00 | 112.00 | 190 |
| 39 Sven Olsson | 0 | 0 | 11 | 8.0 | 23 | 72.22 | 0.00 | 110.62 | 183 |
| 05 Hans Berg | 0 | 0 | 11 | 7.5 | 24 | 66.67 | 0.00 | 103.70 | 170 |
| 03 Lars Andersson | 0 | 0 | 11 | 7.2 | 25 | 61.11 | 0.00 | 99.56 | 161 |
| 15 Mikael Granlöf | 0 | 0 | 11 | 7.2 | 25 | 61.11 | 0.00 | 99.56 | 161 |
| 17 Gunnar Göransson | 0 | 0 | 11 | 7.2 | 25 | 61.11 | 0.00 | 99.56 | 161 |
| 18 Kent Gustafsson | 0 | 0 | 11 | 7.2 | 25 | 61.11 | 0.00 | 99.56 | 161 |
| 34 Hans Lidström | 0 | 0 | 11 | 7.2 | 25 | 61.11 | 0 00 | 99 56 | 161 |
| 12 Allan Flink | 0 | 0 | 11 | 7.0 | 30 | 33.33 | 0.00 | 96.79 | 130 |
| 21 Lennart Håkansson | 0 | 0 | 11 | 7.0 | 30 | 33.33 | 0.00 | 96.79 | 130 |
| 22 Lars Högström | 0 | 0 | 11 | 7 0 | 30 | 33.33 | 0.00 | 96.79 | 130 |
| 37 Kennet Norberg | 0 | 0 | 11 | 7.0 | 30 | 33.33 | 0.00 | 96.79 | 130 |
| 40 Mattias Petersen | 0 | 0 | 11 | 7.0 | 30 | 33.33 | 0.00 | 96.79 | 130 |
| 43 Svante Thörnberg | 0 | 0 | 11 | 2.3 | 35 | 5.56 | 0.00 | 31.80 | 37 |

DATUM 1986-05-05 HEAT 4

43 Antal piloter
0 Antal i mål
0 Bästa tid
0 Sämsta tid

44.4 Distans
400.0 Max tid & distans
200.0 Max Rank & position

399.2 Total dist

| | PILOT | | | PERFORMANCE | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 45 Folke Wikberg | 0 | 0 | 0 | 44.4 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 11 Per Fornander | 0 | 0 | 0 | 31.2 | 2 | 195.45 | 0.00 | 281.08 | 477 |
| 14 Johan Frank | 0 | 0 | 0 | 30.7 | 3 | 190.91 | 0.00 | 276.58 | 467 |
| 42 Per Trotsman | 0 | 0 | 0 | 15.3 | 4 | 186.36 | 0.00 | 137.84 | 324 |
| 26 Mats Karlsson | 0 | 0 | 0 | 14.1 | 5 | 181.82 | 0.00 | 127.03 | 309 |
| 04 Sune Bodin | 0 | 0 | 0 | 11.7 | 6 | 177.27 | 0.00 | 105.41 | 283 |
| 16 Flemming Göransson | 0 | 0 | 0 | 11.7 | 6 | 177.27 | 0.00 | 105.41 | 283 |
| 06 Erik Berggren | 0 | 0 | 0 | 10.3 | 8 | 168.18 | 0.00 | 92.79 | 261 |
| 31 Göran Liss | 0 | 0 | 0 | 10.3 | 8 | 168.18 | 0.00 | 92.79 | 261 |
| 41 Håkan Sundin | 0 | 0 | 0 | 10.2 | 10 | 159.09 | 0.00 | 91 89 | 251 |
| 07 K-A Dahlbergh | 0 | 0 | 0 | 9.4 | 11 | 154.55 | 0.00 | 84.68 | 239 |
| 24 Oddvar Kvalsvik | 0 | 0 | 0 | 9.4 | 11 | 154.55 | 0.00 | 84.68 | 239 |
| 36 Lars Möller | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 13 | 145.45 | 0.00 | 78.38 | 224 |
| 08 Johan Dahlqvist | 0 | 0 | 0 | 8.6 | 14 | 140.91 | 0.00 | 77.48 | 218 |
| 25 Bo Kerrman | 0 | 0 | 0 | 8.6 | 14 | 140.91 | 0.00 | 77.48 | 218 |
| 27 Björn Kroglund | 0 | 0 | 0 | 8.6 | 14 | 140.91 | 0.00 | 77.48 | 218 |
| 30 Urban Lind | 0 | 0 | 0 | 8.6 | 14 | 140.91 | 0.00 | 77.48 | 218 |
| 35 Dennis Lewren | 0 | 0 | 0 | 8.6 | 14 | 140.91 | 0.00 | 77.48 | 218 |
| 01 Anders Andersson | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 19 | 118.18 | 0.00 | 76.58 | 195 |
| 09 Per Drago | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 19 | 118.18 | 0.00 | 76.58 | 195 |
| 10 Ernst Ebneter | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 19 | 118.18 | 0.00 | 76.58 | 195 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 19 | 118.18 | 0.00 | 76.58 | 195 |
| 18 Kent Gustafsson | 0 | 0 | 0 | 8.5 | 19 | 118.18 | 0.00 | 76.58 | 195 |
| 15 Mikael Granlöf | 0 | 0 | 0 | 8.2 | 24 | 95.45 | 0.00 | 73.87 | 169 |
| 21 Lennart Håkansson | 0 | 0 | 0 | 8.2 | 24 | 95.45 | 0.00 | 73.87 | 169 |
| 37 Kennet Norberg | 0 | 0 | 0 | 8.2 | 24 | 95.45 | 0.00 | 73.87 | 169 |
| 39 Sven Olsson | 0 | 0 | 0 | 8.2 | 24 | 95.45 | 0.00 | 73.87 | 169 |
| 33 Peter Sturman | 0 | 0 | 0 | 7.9 | 28 | 77.27 | 0.00 | 71.17 | 148 |
| 17 Gunnar Göransson | 0 | 0 | 0 | 7.4 | 29 | 72.73 | 0.00 | 66 67 | 139 |
| 20 Peter Hamberg | 0 | 0 | 0 | 7 4 | 29 | 72.73 | 0.00 | 66.67 | 139 |
| 28 Sven Linden | 0 | 0 | 0 | 7.4 | 29 | 72.73 | 0.00 | 66.67 | 139 |
| 32 Bengt Larsson | 0 | 0 | 0 | 7.4 | 29 | 72.73 | 0.00 | 66.67 | 139 |
| 02 Klas Andersson | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 33 | 54.55 | 0.00 | 63.06 | 118 |
| 29 Dennis Larsson | 0 | 0 | 0 | 6.7 | 34 | 50.00 | 0.00 | 60.36 | 110 |
| 19 Kurt Hellström | 0 | 0 | 0 | 6.3 | 35 | 45.45 | 0.00 | 56.76 | 102 |
| 40 Mattias Petersen | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 36 | 40.91 | 0.00 | 54.05 | 95 |
| 03 Lars Andersson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0.00 | 36 |
| 05 Hans Berg | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0.00 | 36 |
| 22 Lars Högström | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0.00 | 36 |
| 34 Hans Lidström | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0.00 | 36 |
| 38 Mats Nordling | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0.00 | 36 |
| 43 Svante Thörnberg | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0.00 | 36 |
| 46 Peter Wikander | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 37 | 36.36 | 0.00 | 0 00 | 36 |
| 12 Allan Flink | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 44 | 4.55 | 0.00 | 0 00 | 5 |
| 44 Peter Turesson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 44 | 4.55 | 0.00 | 0.00 | 5 |

DATUM 1986-05-06 HEAT 5

45 Antal piloter
0 Antal i mål
0 Bästa tid
0 Sämsta tid

15.8 Distans
400.0 Max tid & distans
200.0 Max Rank & position

356.6 Total dist

| | PILOT | | | PERFORMANCE | | VARIABLES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilot | Mål | TID | T.Rk | DIST | D.Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
| 14 Johan Frank | 0 | 0 | 0 | 15.8 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 26 Mats Karlsson | 0 | 0 | 0 | 12.1 | 2 | 195.65 | 0.00 | 306.33 | 502 |
| 11 Per Fornander | 0 | 0 | 0 | 10.5 | 3 | 191.30 | 0.00 | 265.82 | 457 |
| 10 Ernst Ebneter | 0 | 0 | 0 | 9.1 | 4 | 186.96 | 0.00 | 230.38 | 417 |
| 27 Björn Kroglund | 0 | 0 | 0 | 9.1 | 4 | 186.96 | 0.00 | 230.38 | 417 |
| 01 Anders Andersson | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 02 Klas Andersson | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 05 Hans Berg | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 07 K-A Dahlbergh | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 08 Johan Dahlqvist | 0 | 0 | 0 | 8 7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 15 Mikael Granlöf | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 16 Flemming Göransson | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 21 Lennart Håkansson | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 28 Sven Linden | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 30 Urban Lind | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 32 Bengt Larsson | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 37 Kennet Norberg | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 41 Håkan Sundin | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 42 Per Trotsman | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 45 Folke Wikberg | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 46 Peter Wikander | 0 | 0 | 0 | 8.7 | 6 | 178.26 | 0.00 | 220.25 | 399 |
| 17 Gunnar Göransson | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 22 | 108.70 | 0.00 | 212.66 | 321 |
| 18 Kent Gustafsson | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 22 | 108.70 | 0.00 | 212.66 | 321 |
| 24 Oddvar Kvalsvik | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 22 | 108.70 | 0.00 | 212.66 | 321 |
| 34 Hans Lidström | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 22 | 108.70 | 0.00 | 212.66 | 321 |
| 39 Sven Olsson | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 22 | 108.70 | 0.00 | 212.66 | 321 |
| 04 Sune Bodin | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 06 Erik Berggren | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 20 Peter Hamberg | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 22 Lars Högström | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 25 Bo Kerrman | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 29 Dennis Larsson | 0 | 0 | 0 | 7 5 | 27 | 86 96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 31 Göran Liss | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 33 Peter Sturman | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 36 Lars Möller | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 38 Mats Nordling | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 44 Peter Turesson | 0 | 0 | 0 | 7.5 | 27 | 86.96 | 0.00 | 189.87 | 277 |
| 35 Dennis Lewren | 0 | 0 | 0 | 7.1 | 39 | 34.78 | 0.00 | 179.75 | 215 |
| 19 Kurt Hellström | 0 | 0 | 0 | 7.0 | 40 | 30.43 | 0.00 | 177.22 | 208 |
| 40 Mattias Petersen | 0 | 0 | 0 | 6.0 | 41 | 26.09 | 0.00 | 151.90 | 178 |
| 09 Per Drago | 0 | 0 | 0 | 5.5 | 42 | 21.74 | 0.00 | 139 24 | 161 |
| 12 Allan Flink | 0 | 0 | 0 | 3.2 | 43 | 17.39 | 0.00 | 81.01 | 98 |
| 03 Lars Andersson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 44 | 13.04 | 0.00 | 0.00 | 13 |
| 43 Svante Thörnberg | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 45 | 8.70 | 0.00 | 0.00 | 9 |

DATUM 1986-05-07 HEAT 6

39 Antal piloter
0 Antal i mål
0 Bästa tid
0 Sämsta tid

15 3 Distans
400 0 Max tid & distans
200 0 Max Rank & position

371 9 Total dist

| Pilot | Mål | TID | T Rk | DIST | D Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 01 Anders Andersson | 0 | 0 | 0 | 15.3 | 1 | 200.00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 41 Håkan Sundin | 0 | 0 | 0 | 15 3 | 1 | 200 00 | 0 00 | 400 00 | 600 |
| 45 Folke Wikberg | 0 | 0 | 0 | 15 3 | 1 | 200 00 | 0.00 | 400.00 | 600 |
| 11 Per Fornander | 0 | 0 | 0 | 14.0 | 4 | 185.00 | 0.00 | 366 01 | 551 |
| 31 Göran Liss | 0 | 0 | 0 | 13.8 | 5 | 180.00 | 0.00 | 360 78 | 541 |
| 13 Peter Nietlisbach | 0 | 0 | 0 | 13 5 | 6 | 175 00 | 0 00 | 352 94 | 528 |
| 30 Urban Lind | 0 | 0 | 0 | 13.5 | 6 | 175.00 | 0.00 | 352 94 | 528 |
| 14 Johan Frank | 0 | 0 | 0 | 13 1 | 8 | 165 00 | 0 00 | 342 48 | 507 |
| 26 Mats Karlsson | 0 | 0 | 0 | 11 9 | 9 | 160.00 | 0.00 | 311 11 | 471 |
| 04 Sune Bodin | 0 | 0 | 0 | 11 8 | 10 | 155 00 | 0 00 | 308 50 | 463 |
| 27 Björn Kroglund | 0 | 0 | 0 | 11.8 | 10 | 155.00 | 0.00 | 308 50 | 463 |
| 28 Sven Linden | 0 | 0 | 0 | 11 8 | 10 | 155 00 | 0 00 | 308 50 | 463 |
| 46 Peter Wikander | 0 | 0 | 0 | 11.8 | 10 | 155.00 | 0.00 | 308.50 | 463 |
| 08 Johan Dahlqvist | 0 | 0 | 0 | 11 0 | 14 | 135 00 | 0 00 | 287 58 | 423 |
| 25 Bo Kerrman | 0 | 0 | 0 | 11.0 | 14 | 135.00 | 0.00 | 287 58 | 423 |
| 16 Flemming Göransson | 0 | 0 | 0 | 10 5 | 16 | 125 00 | 0 00 | 274 51 | 400 |
| 36 Lars Möller | 0 | 0 | 0 | 10 2 | 17 | 120 00 | 0.00 | 266 67 | 387 |
| 40 Mattias Petersen | 0 | 0 | 0 | 9.6 | 18 | 115.00 | 0.00 | 250.98 | 366 |
| 17 Gunnar Göransson | 0 | 0 | 0 | 9 2 | 19 | 110 00 | 0 00 | 240 52 | 351 |
| 05 Hans Berg | 0 | 0 | 0 | 8 4 | 20 | 105 00 | 0 00 | 219 61 | 325 |
| 06 Erik Berggren | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 20 | 105.00 | 0.00 | 219.61 | 325 |
| 07 K-A Dahlbergh | 0 | 0 | 0 | 8 4 | 20 | 105 00 | 0 00 | 219 61 | 325 |
| 15 Mikael Granlöf | 0 | 0 | 0 | 8.4 | 20 | 105.00 | 0.00 | 219 61 | 325 |
| 32 Bengt Larsson | 0 | 0 | 0 | 8 4 | 20 | 105 00 | 0 00 | 219 61 | 325 |
| 33 Peter Sturman | 0 | 0 | 0 | 8 4 | 20 | 105 00 | 0 00 | 219 61 | 325 |
| 38 Mats Nordling | 0 | 0 | 0 | 8 4 | 20 | 105 00 | 0 00 | 219 61 | 325 |
| 44 Peter Turesson | 0 | 0 | 0 | 8 4 | 20 | 105 00 | 0 00 | 219 61 | 325 |
| 19 Kurt Hellström | 0 | 0 | 0 | 8 1 | 28 | 65 00 | 0 00 | 211 76 | 277 |
| 42 Per Trotsman | 0 | 0 | 0 | 7.8 | 29 | 60.00 | 0.00 | 203.92 | 264 |
| 02 Klas Andersson | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 09 Per Drago | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 10 Ernst Ebneter | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 12 Allan Flink | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 20 Peter Hamberg | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 29 Dennis Larsson | 0 | 0 | 0 | 5.8 | 30 | 55.00 | 0.00 | 151 63 | 207 |
| 34 Hans Lidström | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55.00 | 0.00 | 151 63 | 207 |
| 37 Kennet Norberg | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 43 Svante Thörnberg | 0 | 0 | 0 | 5 8 | 30 | 55 00 | 0 00 | 151 63 | 207 |
| 35 Dennis Lewren | 0 | 0 | 0 | 2 2 | 39 | 10 00 | 0.00 | 57.52 | 68 |
| 03 Lars Andersson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 18 Kent Gustafsson | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 21 Lennart Håkansson | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0 00 | 0 00 | 0 00 | 0 |
| 22 Lars Högström | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0 00 | 0 00 | 0 00 | 0 |
| 24 Oddvar Kvalsvik | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0 00 | 0 00 | 0 00 | 0 |
| 39 Sven Olsson | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0 00 | 0 00 | 0 00 | 0 |

DATUM 1986-05-08 HEAT 7

41 Antal piloter
10 Antal i mål
2877 Bästa tid
4996 Sämsta tid

22 5 Distans
400 0 Max tid & distans
200.0 Max Rank & position

571.0 Total dist

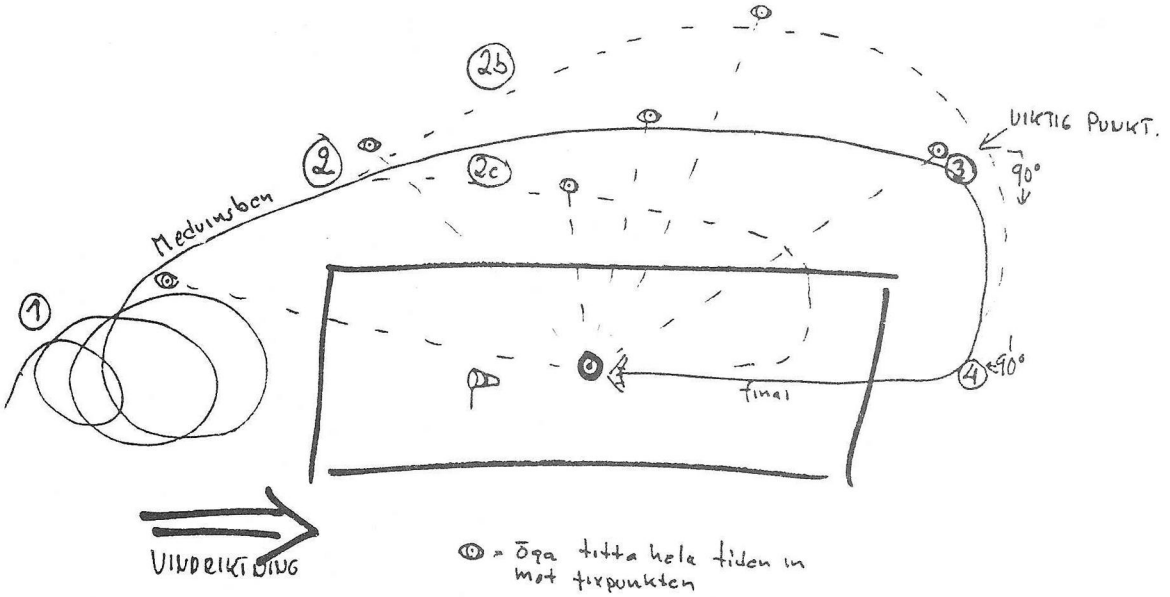
| Pilot | Mål | TID | T Rk | DIST | D Rk | POS | TIME | DIST | TOTALT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 Ernst Ebneter | 1 | 2877 | 1 | 22.5 | 0 | 200 00 | 400 00 | 0 00 | 600 |
| 37 Kennet Norberg | 1 | 2990 | 2 | 22 5 | 0 | 200 00 | 396 31 | 0 00 | 596 |
| 45 Folke Wikberg | 1 | 3195 | 3 | 22.5 | 0 | 200 00 | 390 29 | 0 00 | 590 |
| 08 Johan Dahlqvist | 1 | 3353 | 4 | 22 5 | 0 | 200 00 | 386 15 | 0 00 | 586 |
| 04 Sune Bodin | 1 | 3533 | 5 | 22.5 | 0 | 200.00 | 381.89 | 0.00 | 582 |
| 38 Mats Nordling | 1 | 3742 | 6 | 22.5 | 0 | 200 00 | 377.45 | 0.00 | 577 |
| 27 Björn Kroglund | 1 | 4063 | 7 | 22 5 | 0 | 200 00 | 371 52 | 0.00 | 572 |
| 15 Mikael Granlöf | 1 | 4244 | 8 | 22.5 | 0 | 200.00 | 368.58 | 0.00 | 569 |
| 13 Peter Nietlisbach | 1 | 4378 | 9 | 22 5 | 0 | 200 88 | 366.55 | 0.00 | 567 |
| 33 Peter Sturman | 1 | 4996 | 10 | 22 5 | 0 | 200.00 | 358.62 | 0.00 | 559 |
| 14 Johan Frank | 0 | 0 | 11 | 22.5 | 1 | 193 75 | 0.00 | 302.44 | 496 |
| 41 Håkan Sundin | 0 | 0 | 11 | 19.6 | 2 | 187.50 | 0.00 | 263 46 | 451 |
| 11 Per Fornander | 0 | 0 | 11 | 18 3 | 3 | 181.25 | 0.00 | 245 98 | 427 |
| 25 Bo Kerrman | 0 | 0 | 11 | 16 3 | 4 | 175 00 | 0 00 | 219 10 | 394 |
| 09 Per Drago | 0 | 0 | 11 | 15 3 | 5 | 168 75 | 0.00 | 205.36 | 374 |
| 30 Urban Lind | 0 | 0 | 11 | 15.3 | 5 | 168.75 | 0.00 | 205 66 | 374 |
| 40 Mattias Petersen | 0 | 0 | 11 | 15.3 | 5 | 168.75 | 0.00 | 205 66 | 374 |
| 05 Hans Berg | 0 | 0 | 11 | 13.8 | 8 | 150.00 | 0.00 | 185 50 | 335 |
| 06 Erik Berggren | 0 | 0 | 11 | 13 8 | 8 | 150.00 | 0.00 | 185.50 | 335 |
| 16 Flemming Göransson | 0 | 0 | 11 | 13 8 | 8 | 150 00 | 0 00 | 185 50 | 335 |
| 28 Sven Linden | 0 | 0 | 11 | 13 8 | 8 | 150.00 | 0.00 | 185.50 | 335 |
| 46 Peter Wikander | 0 | 0 | 11 | 13 8 | 8 | 150 11 | 0.00 | 185.50 | 335 |
| 29 Dennis Larsson | 0 | 0 | 11 | 13 6 | 13 | 118 75 | 0 00 | 182 81 | 302 |
| 42 Per Trotsman | 0 | 0 | 11 | 13 2 | 14 | 112 50 | 0 00 | 177 43 | 290 |
| 01 Anders Andersson | 0 | 0 | 11 | 13.0 | 15 | 106.25 | 0.00 | 174.74 | 281 |
| 02 Klas Andersson | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 16 | 100 00 | 0 00 | 114 25 | 214 |
| 17 Gunnar Göransson | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 16 | 100.00 | 0.00 | 114.25 | 214 |
| 19 Kurt Hellström | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 16 | 100 00 | 0 00 | 114 25 | 214 |
| 20 Peter Hamberg | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 16 | 100 00 | 0.00 | 114.25 | 214 |
| 26 Mats Karlsson | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 16 | 100 00 | 0 00 | 114 25 | 214 |
| 31 Göran Liss | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 16 | 100.00 | 0.00 | 114.25 | 214 |
| 34 Hans Lidström | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 16 | 100 00 | 0 00 | 114 25 | 214 |
| 35 Dennis Lewren | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 16 | 100.00 | 0.00 | 114.25 | 214 |
| 36 Lars Möller | 0 | 0 | 11 | 8 5 | 16 | 100 00 | 0 00 | 114 25 | 214 |
| 43 Svante Thörnberg | 0 | 0 | 11 | 8.5 | 16 | 100.00 | 0.00 | 114 25 | 214 |
| 44 Peter Turesson | 0 | 0 | 11 | 7 3 | 26 | 37 50 | 0 00 | 104 85 | 142 |
| 07 K-A Dahlbergh | 0 | 0 | 11 | 5 8 | 27 | 31 25 | 0 00 | 77 96 | 109 |
| 12 Allan Flink | 0 | 0 | 11 | 5 8 | 27 | 31 25 | 0 00 | 77 96 | 109 |
| 32 Bengt Larsson | 0 | 0 | 11 | 5.6 | 29 | 18.75 | 0.00 | 75.27 | 94 |
| 21 Lennart Håkansson | 0 | 0 | 11 | 2 3 | 30 | 12 50 | 0 00 | 30 92 | 43 |
| 22 Lars Högström | 0 | 0 | 11 | 2.3 | 30 | 12 50 | 0.00 | 30 92 | 43 |
| 03 Lars Andersson | 0 | 0 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 18 Kent Gustafsson | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0 00 | 0.00 | 0.00 | 0 |
| 24 Oddvar Kvalsvik | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0 00 | 0 00 | 0 00 | 0 |
| 39 Sven Olsson | 0 | 0 | 0 | 0 0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 |

# LANDA RÄTT

Att landa en hängglidare är nästan som att landa ett segelflygplan, varför inte då använda samma inflygningsteknik som segelflygarna, enligt den så kallade 2x90°-metoden.
Den rekommenderade tekniken är följande:
**Flyg in till ditt tilltänkta landningsfält med god höjd.**
**1. Lägg dig på vindsidan och ta ner höjd. När du bedömer att höjden är den rätta för att flyga medvindsbenet (tänk på hur kraftig vinden är) och finalen, påbörja landningmomentet.**
**2. När du startar flygningen på** medvindsbenet - öka farten. Du behöver överskottsfart vid sväng för vindgradienten och för finalen. När du påbörjar landningen vid **1** tar du ut en fixpunkt mitt på fältet, eller där du vill sätta vingen. Håll under hela landningsfasen ögonkontakt med fixpunkten.
**2b** Om du, när du påbörjat landnindsmomentet efter medvindsbenet, upptäcker att du är för högt, gör en vidare sväng för att förlora höjd, men gör inte svängen så vid att du inte med säkerhet kan glida in på fältet. Tänk på motvinden! **2c** Om du är för lågt, gör en snävare sväng.

**3.** Det är med hjälp av ständig ögonkontakt med fixpunkten du avgör när du skall avbryta medvinsbenet för en 90°-sväng mot finalen. **3** är ett viktigt avgörande, det är här det avgörs om din inflygning mot fixpunkten blir för kort eller för lång. Håll god fart.
**4.** Här gör du den andra 90°-svängen för finalen, och då skall du vid 3 ha gjort en riktig bedömning för att sedan glida in mot fixpunkten. Du håller fortfarande god fart. Har du vid 3 flugit för långt bort får du här problem, när du upptäcker att du har hård motvind och är för långt bort från fältet. Om allt går efter dina beräkningar, använd överskottsfarten för att groundskimma in till fixpunkten och gör en snygg landning!
Metoden kan rekommenderas vid distansflygning. Du kan då ligga på vindsidan och betrakta det lilla fält du skall landa på och observera vad du behöver veta för att göra en lyckad landning.

Lycka till.....Folke Wikberg.



**SYFTE** att ge Hang I, II och III möjlighet att från tidigare erfarenheter lära och utveckla sig i **hang, termik och distansflygning.** Största behållningen får nog Hang I och II som snabbt och säkert kan få den flygtid och rutin som behövs för att bli hängflygpiloter och därmed också kunna tillgodogöra sig flygmöjligheterna på hemmaplan.

**LANZAROTE** är en av Kanarieöarna och ligger i Atlanten strax väster om Afrika. Detta geografiska läge ger ett subtropiskt klimat med vårsommar året runt. Under dec-jan är medeltemperaturen +18°-19° C med ett genomsnitt på två molniga dagar per månad. Vinden kan dock variera i styrka. Normalt skall vädersituationen ge 12 - 13 flygdagar under en 14 dagarskurs. Topografiskt är Lanzarote en ö som formats av en mängd mjuka och runda eroderade vulkaner. Dessa berg ger en varierande starthöjd mellan 0 - ca:600 m. Den typ av flygning som ges från dessa vänliga sluttningar är mjuk hangflygning med inslag av lätt termikaktivitet. Landningsmöjligheterna är oändliga på grund av avsaknad av träd eller andra hinder. Möjlighet finns till topplandning vid de flesta flygställena.

**UTRUSTNING** Varje kursdeltagare måste ta med sin egen vinge och utrustning. Vid skada på vingen kan

vi i viss mån hjälpa till med bygelben. Vi kommer också att ha några få reservvingar.

**KURSUPPLÄGG** Kurserna är på 14 dagar och vänder sig till både norska och svenska piloter. Upphämtning av elever på flygplatsen sker på söndag. Anländer eleven under annan dag sker upphämtning på kvällen. Varje kurs sköts av två instruktörer, Folke Wikberg från Sverige och Jörn Lothe från Norge. Kursen har två fordon till sitt förfogande; en buss som tar 10 personer samt en personbil för snabba upphämtningar. Varje morgon kl 09.00 avgår fordonen från **PUERTO DEL CARMEN** efter en bestämd rutt och plockar upp alla elever. Vingarna kan under kursen förvaras på fordonen.

För dagens flygning väljer man ett flygställe anpassat efter vindriktning och styrka. Det kommer att visa sig att flygrutinen bland kursens elever kommer att variera, så dom första dagarna blir det ett enklare flygberg för de orutinerade. Under kursen kommer instruktören att använda radio för dirigering av eleven under flygning. Vissa flygningar videofilmas. Dagens flygövningar avbryts vid 17.00-18.00 tiden för transport hem till Carmen. Några kvällar kommer att användas för analys av flygningarna och videofilmerna. Efter genomgången kurs utfärdas certifikat enligt normer.

**KURSTID**

| | | |
|---|---|---|
| Kurs | 1. | 23 nov-6 dec-86 |
| " | 2. | 7 dec-20 dec-86 |
| " | 3. | 4 jan-17 jan-87 |
| " | 4. | 18 jan-31 jan-87 |

Deltagarantalet till varje kurs är 13 elever. För att en kursomgång skall genomföras fodras minst 9 anmälningar.

**KURSPRIS** 2.400 kr. Kursanmälan senast den **15 NOV.** Anmälningsavgift: 500 kr. Resterande belopp betalas senast 14 dagar före avresan från Sverige. Anmälan och kursavgift betalas till **BANKGIRO 554-9837.**

Om någon vill komma ner till Lanzarote och enbart få hjälp med transport och flyga tillsammans med oss, men ej delta i kursen, så går det om plats finns. Kursdeltagarna prioriteras givetvis. **KOSTNAD** 1.500 kr.

**RESAN** Vi har valt att varje elev själv får boka och ombesörja sin resa med det charterbolag han finner lämpligast. (Man vill kanske ta med sig familjen). Ett prisalternativ att rekommendera för norrlänningar är åka med SAGA-bolagen med avresa från TRONDHEIM i Norge. Bokning och priser lämnas av ÅRE-Resebyrå Allan Flink Tel. 0647/50575. Se bara till att din resa är bokad till **PUERTO DEL CARMEN.** Försök också komma ner till söndag som är en allmän upphämtningsdag. Betr charterbolagen, ger dessa ut sin vinterkatalog och prislista i augusti. Priserna kommer att variera mellan 2.900 kr 4.000 kr för 14 dagar. De flesta bolag tar med sig din vinge till en kostnad på 200 - 500 kr tor.

Vi vill rekommendera dej som tänker gå en kurs att **BOKA RESAN I GOD TID** samt att anmäla dej till mej samtidigt. Om jag ej går att nå på telefon så skicka ett vykort och ange vilken kurs (nr) du är intresserad av.

Väl mött på Lanzarote!

Folke Wikberg
Box 110
830 10 UNDERSÅKER
Tel 0647-30388

# Prestanda

Hänglidarprestanda-en analys

Så heter en artikel ur aug nr 1985 av jänkarnas billiga efterapning av HYPOXIA; "Hangglíding". H. Heydrich beskriver här hur det inducerade motståndet inte minskar vid ökad fart som nämns i förra HYPOXIA. Det liknar snarare den populära sången "evighetsmaskinen",dvs"-det går hit, det går dit...". Här kommer en högst personlig översättning av det i artikeln som berör inducerat motstånd-förkortas till ID.

MOTSTÅNDSKOMPONENTER

Flygmaskiners motstånd kan delas in i två delar; ID och allt annat vilket inkluderar profilmotstånd, pilotmotstånd etc.

ID

ID är motstånd orsakat av lyft. Även i en friktionfri omgivning skulle en vinge få ett visst ID. Tänk dig en vinge som en enkel "bräda" som rör sig genom

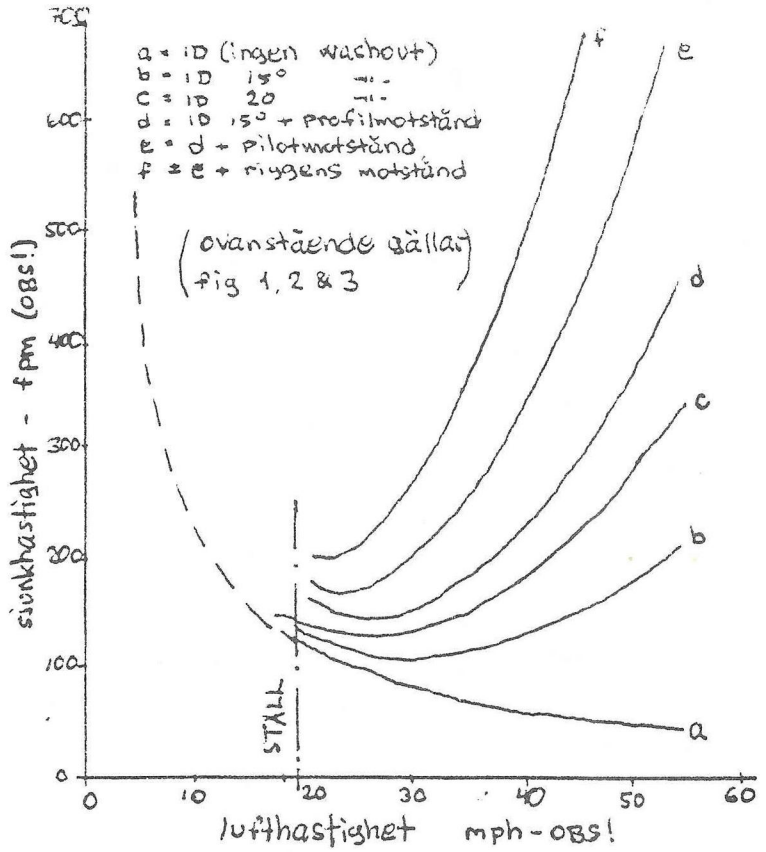



fig 1. Sjunk m.a.p på motstånd.

sidoförhållande 6.8. Taper ratio = tippens korda / rotkordan = < 0,4

vingbelastning = 1.4 lb/ft²

luften.Lyftet alstras av att föra brädan i en positiv anfallsvinkel(mot luften). Då möter den hela tiden luften och styr luftmolekyler nedåt.En lika stor och motriktad kraft (rekyl) trycker därför vingen uppåt, och orsakar lyft. Nu var ju luften i vila innan vingen kom och styrde den nedåt genom sin passage. Rörelseenergin som luften har tillförts måste komma från någonstans, och det är det som orsakar ID.För en otorderad vinge utan andra motstånd minskar ID med högre fart enl fig 1,kurva a. Man kan se att även om det gick att konstruera en vinge som flög mycket saktare än dagens, så skulle sjunket bli enormt; den skulle flyga som ett bättre piano. Men nu är ju våra vingar häftigt torderade(twistade,har vingvridning,washout),och därför får du ID på tipparna i högre fart, därför att de styr luften uppåt.Fig 1,2 och 3 visar hur illa det går ju högre twist du har(dags att spika fast seglet på wash-out-pinnen?-övers anm)

När man har en ökad twist så har en avsmalnande(mot tipparna)vinge faktiskt större ID än en rak(-konstant längd på kordan mot tippen. Så är det för att en rak vinge med ca 7° washout fördelar lyftet elliptiskt(vilket är bäst). Den avsmalnande vingen med mindre yta på tippen har bäst lyftfördelning vid noll eller negativ twist, och twistar man 15-20° produceras inte nog lyft på tippen för att få optimal elliptisk lyftfördelning.

Därför har"Fledgen" bra prestanda med nästan konstant korda, stor yta på tip och pitchstabil med låg twist. Fördelarna går tyvärr förlorade genom luftmotståndet i spindelväven av vajrar(-räkna dem!)

Orvar Häggström

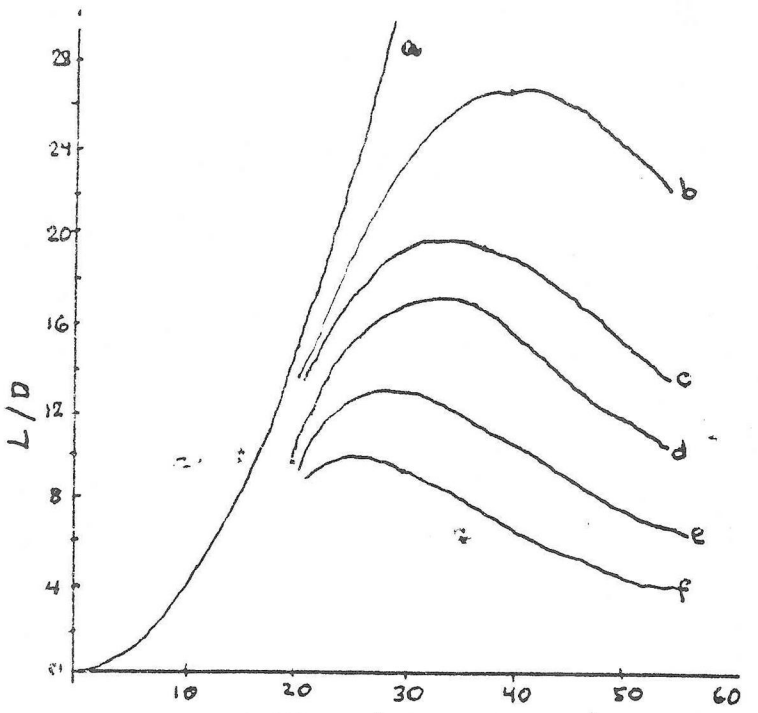



Fig. 2 lufthastighet mph - OBS!

Lyft/motstånd m.a.p. motståndskomponent.

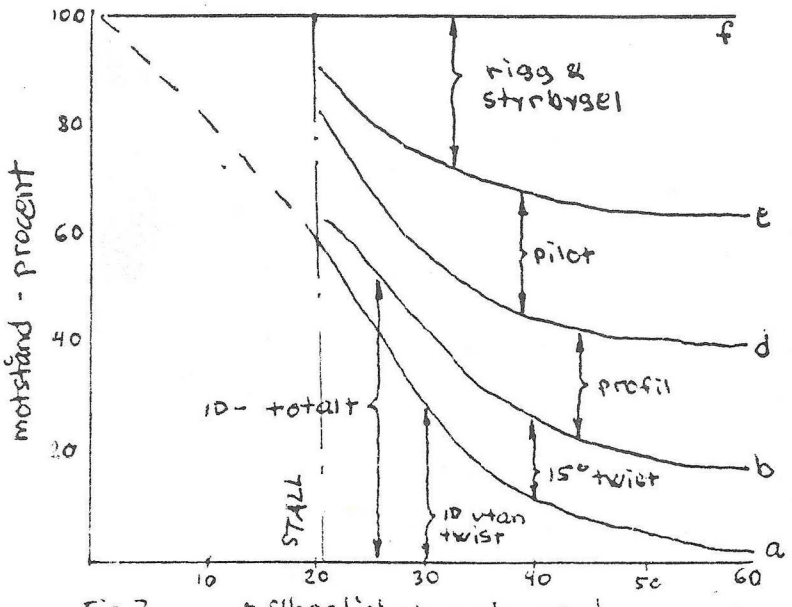



Fig 3 luftfhastighet mph - OBS!

motstånd i % av total

# Självtest

Fråga: Hur förändras hastighet och sjunkhastighet vid flygning i medvind jämfört med flygning i motvind?

Svar: Rörelsen relativt luften ändras inte. Alltså ändras normalt varken hastighet eller sjunkhastighet. Hastigheten relativt marken kan dock öka avsevärt i medvind. Detta kan i sin tur locka piloten att hålla för låg hastighet.

# HURRA!

MOTOR

-KLART

Ad G. Berggren
/ar

L 747/86-0899

Granskning av KSAK/FSF tillämpningsföreskrifter för flygning med ultralätta flygplan klass A
(1 bilaga)

KSAK/FSF har till luftfartsinspektionen för godkännande insänt ett förslag till föreskrifter för flygning med ultralätta flygplan klass A.

Efter granskning av förslaget godkänner luftfartsinspektionen detta med de ändringar som införts i bifogat exemplar av föreskrifterna. Vidare skall i enlighet med vad som anges i författningssamlingsförordningen ordet "bestämmelser" genomgående utbytas mot "föreskrifter". Även luftfartsverket kommer i fortsättningen att använda "föreskrifter" i stället för "bestämmelser".

Med vänlig hälsning

Gunnar Berggren
Normchef

Grattis alla Ni som vill bli "motorhängflygare. Nu har det sista officiella hindret undanröjts.

I Hypoxia nr 17 finns alla de grundbestämmelser som gäller för Ultralätta flygplan och som skall ligga till grund för flygning med hängglidare som förses med motor. De tillämpningsföreskrifter som FSF/H sedan utformade och som det fanns möjligheter att lämna samråd på i samband med vårt årsmöte, godkände KSAK också och nu har luftfartsverket sagt ja i princip utan några invändningar alls. LÄS DEM HÄR!

Du som vill vara med nu skall göra på följande sätt:

* Skaffa Dig teorin för ultralättcertifikat. Det finns flygskolor som ordnar detta. Skriv godkänt teoriprov. Vänd Dig sedan till en av våra godkända instruktörer för flygningen. Just i denna stund torde jag vara den enda men fler kommer efterhand.

* Sätt ihop din maskin och kontakta en godkänd besiktningsman. Just idag finns ingen men Leiler Karlsson och Robert Krockmar torde bli de första.

* Sedan gäller det att klara av hela papperskvarnen.

* Hängflyginstruktörer som vill bli "ultralättinstruktörer" skaffa Er godkänd teori och redovisa sedan Era erfarenheter från tidigare motoriserade hängglidare så att FSF/H och sedan KSAK kan godkänna Er som instruktörer. Sänd ansökan via mig. Ni kommer att få ultrlättcertifikat med instruktörsbehörighet klass A. Ni skall i vissa fall erhålla kompletterande utbildning för att kunna godkännas.

* Du som vill bli besiktningsman och tror att Du fyller kraven kontakta KSAK i frågan för godkännandeproceduren.

* Även om det verkar lite krångligt så här i början är vägen i alla fall öppen. Sätt igång och lycka till!

Rolf Björkman

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN (FSF/H) 1986-03-24

Till Luftfartsinspektionen
via KSAK/FSF

Tillämpnings~~bestämmelser~~ föreskrifter för flygning med ultralätta flygplan klass A

Bifogade "KSAK/FSF ~~bestämmelser~~ föreskrifter för flygning med ultralätta flygplan klass A" utgör FSF/H tillämpnings~~bestämmelser~~ föreskrifter utifrån BCL vilka vi härmed anhåller få godkända (enligt BCL-D3.3 mom 2.2). ~~Bestämmelserna~~ Föreskrifterna är anpassade till tidigare av KSAK utgivna tillämpnings~~bestämmelser~~ föreskrifter för ultralätta flygplan och en stor del av det materialet skall också användas.

Dessa ~~bestämmelser~~ föreskrifter gäller endast luftfarkoster enligt angivna definitioner. Andra typer av ultralätta flygplan klass A kan förekomma. FSF/H anser sig dock endast ha kompetens inom här angivet område.

Vi vill framhålla att vi inom FSF/H vidtagit omfattande åtgärder för att höja flygsäkerheten. Inget fall av hängflygning under 1984, 1985 och hittills under 1986 har lett till sådan skada att haverikommissionen varit inkopplad. Vidare anser vi att våra tillämpnings~~bestämmelser~~ föreskrifter varit ändamålsenliga. Av de haverier med dödlig utgång som inträffade före 1984 och efter det att ~~bestämmelser~~ föreskrifter för hängflygning tillkom hade alla utom ett kunnat undvikas om våra ~~bestämmelser~~ föreskrifter följts. Tidigare relativt dåliga efterlevnad av ~~bestämmelser~~ föreskrifter anser vi avsevärt förbättrats vilket också olycksstatistiken bekräftar.

Vi anser oss seriöst kunna ta om hand verksamheten utifrån här förslagna tillämpnings~~bestämmelser~~ föreskrifter.

Om tveksamheter uppstår beträffande vårt förslag är vi beredda att vid personligt möte med Luftfartsinspektionen närmare diskutera ändringar.

Rolf Björkman
Utbildnings- och regelansvarig
i FSF/H styrelse

Bestämmelseförslaget granskat och godkänt 1986-04-02

KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN

(86-03)

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN (FSF/H)

KSAK/FSF FÖRESKRIFTER FÖR FLYGNING MED ULTRALÄTTA FLYGPLAN KLASS A

## 0. DEFINITIONER

Ultralätta flygplan klass A definieras i BCL. Därutöver ges följande tilläggsdefinitioner och beskrivningar.

Grundtyp 1

- Med de delar som krävs för motordrift borttagna skall kvarvarande enhet fylla kraven för hängglidare enligt definition i BCL.

- Max tomvikt 50 kg (i tomvikten ingår inte förare och sådan utrustning denne bär på kroppen såsom sele, hjälm, räddningsskärm m m).

- Lämplig att starta och landa till fots.

Grundtyp 2

- Med de delar som krävs för motordrift borttagna skall kvarvarande enhet fylla kraven för hängglidare enligt definition i BCL.

- Tomvikten överstiger 50 kg och/eller olämplig att starta och landa till fots.

## 1. ALLMÄNT

1.1 För flygning med ultralätta flygplan klass A gäller BCL-D 3.3, BCL-M 5.4, BCL C 2.10 samt de som ovanstående delar av BCL hänvisar till.

1.2 "KSAK/FSF föreskrifter för flygning med ultralätta flygplan klass A" utgör den bestämmelsemässiga styrning av verksamheten som åvilar KSAK enligt BCL-D 3.3 moment 2.2. , gäller endast för flygning med grundtyp 1 och 2 enligt definitioner. KSAK/FSF föreskrifter utgör komplement och förtydliganden till föreskriften enligt 1.1 ovan. Härutöver styrs och följs verksamheten av FSF/H under överinseende av KSAK.

1.3 Ändringar av föreskriften och allmänna råd publiceras i FSF/H informationsorgan (Hypoxia) varefter de anses ha nått alla förare med behörighet att framföra ultralätta flygplan klass A grundtyp 1 och 2.

1.4 För att flyga ultralätta flygplan klass A erfordras förutom certifikat samt klass- och grundtypinflygning att föraren har giltig hängflyglicens.

1.5 Flygtid som förvärvas i samband med flygning med ultralätta flygplan får inte räknas till godo för att bibehålla hängflyglicens Häng II och III eller för att nå annan kompetens som hängflygförare. Flygning med ultralätta flygplan klass A berättigar dock till förnyelse av hängflyglicens Häng I.

1.6 Flygskola skall fylla nedanstående krav för att godkännas av KSAK:

Organisation

Flygklubb eller företag med ansvarig skolchef. I det fall skolchef inte är instruktör för ultralätta flygplan klass A skall biträdande skolchef med sådan kompetens finnas.

Kompetenskrav

Skolchef eller biträdande skolchef med instruktörskompetens enligt 2.2.

Flygmateriel

Flygskola med egen eller inhyrd flygmateriel skall ha lämplig sådan för utbildning. Elev kan vid flygskola genomföra praktisk utbildning på egen flygmateriel.

Övrigt

Flygskola skall ha fullständig uppsättning av följande: De BCL som berör flygning med ultralätta flygplan (direkta bestämmelser och följdbestämmelser enligt 1.1), Av KSAK utgivna publikationer om ultralätt flyg, KSAK/FSF föreskriften för flygning med ultralätta flygplan klass A. Flygskolan skall fortlöpande följa upp ändringar genom Hypoxia.

## 2. UTBILDNING

2.1 Följande utbildning skall handhas av godkänd instruktör (i förekommande fall inom ramen för skola): Praktisk utbildning till certifikat för ultralätta flygplan klass A, inflygning på grundtyp ultralätta flygplan klass A samt flygprov enligt BCL-C 2.10 mom 5.3.2.

2.2 Instruktör skall vara hängflyginstruktör, ha giltig hängflyglicens Häng III, ha giltigt ultralättcertifikat för klass A, ha stor praktisk erfarehet av den grundtyp på vilken utbildning genomförs samt vara godkänd av KSAK/FSF som instruktör på ultralätta flygplan klass A.

Anm: Med giltigt ultralättcertifikat klass A förstås även den som har annat certifikat som ger behörighet att flyga ultralätta flygplan och är klassinflugen på klass A.

2.3 Sökande av certifikat som fyller kraven enligt BCL-C 2.10 mom 4.1-4.3 genomgår teoretisk utbildning enligt mom 4.4 i enlighet med kraven för certifikat på ultralätta flygplan klass B. Sökanden skall inneha giltig hängflyglicens Häng III.

2.4 Sökanden som fyller kraven enligt 2.3 ovan genomgår praktisk utbildning enligt nedan samt enligt "Plan för utbildning på ultralätt flygplan klass A" (Bilaga 1). ./1

2.4.1 Sökanden genomför utbildning på antingen grundtyp 1 eller 2.

2.4.2 Sökanden får tillgodoräkna sig maximalt 10 flygtimmar från tidigare erhållen hängflygtid. Vid beräkning av flygtid skall i detta avseende hängflygtiden halveras. (För att få tillgodoräkna sig maxtiden 10 timmar fordras således minst 20 hängflygtimmar.)

2.4.3 Giltig Häng III gäller som ensamflygbevis i samband med utbildning.

2.4.4 Sökande enligt BCL-C 2.10 mom 4.5.5 skall när praktisk utbildning påbörjas inneha giltigt Häng III samt med godkända resultat genomfört skriftliga prov enligt BCL-C 2.10 mom 4.4.1. Sökanden genomgår praktisk kompletterande utbildning enligt instruktörens bedömande.

2.5 Innehavare av gällande förarcertifikat för motorflygplan, segelflygplan eller ultralätta flygplan klass B skall vid inflygning på ultralätta flygplan klass A inneha Häng III.

2.6 Inflygning på ny grundtyp handhas av flygskola eller instruktör godkänd av KSAK. Förutom vad som stadgas i BCL-C 2.10 mom 6.2 skall "Plan för utbildning på ultralätta flygplan klass A" följas i tillämpliga delar. Anteckning om att förare utbildats och godkänts på ny grundtyp införs i förarens loggbok.

2.7 Eftersom samtliga typer inom samma grundtyp är så snarlika får inflygning på ny typ inom samma grundtyp genomföras av den enskilde föraren. En förutsättning härför är att inskränkningar härvidlag inte ålagts typen i samband med typbesiktning. Inflygningen skall i tillämpliga delar följa vad som sägs i BCL-C 2.10 mom 6.2.

## 3. MATERIELBESTÄMMELSER

3.1 Konstruktionshandbok för ultralätta flygplan utgiven av KSAK gäller i tillämpliga delar.

3.2 Även min förarvikt skall fastställas och anges som operativ gräns.

Anm: Med förarvikt menas i detta avseende förare med buren utrustning (såsom sele, räddningsskärm, hjälm mm).

3.3 I underlaget för typintyg enligt BCL-M 5.4 mom 3.2.4 a-b kan kombination av komponenter anges (viss typ av hängglidare i kombination med viss typ av motor och övrig utrustning).

3.4 Vid typbesiktning fastställes om ingående komponenter fyller uppställda krav samt om de tillsammans kan bilda en enhet enligt "Konstruktionshandbok för ultralätta flygplan" och "KSAK/FSF bestämmelser för flygning med ultralätta flygplan klass A".

3.5 Komponenter kan endast typbesiktas tillsammans och skall bilda en enhet som kan hänföras till ultralätta flygplan klass A grundtyp 1 eller 2.

3.6 Till besiktningsman auktoriserad av luftfartsinspektionen kan KSAK föreslå person med lång erfarenhet av hängflygning och flygning med ultralätta flygplan. Han/hon skall ha goda förutsättningar att bedöma tekniska lösningar och konstruktioner samt inneha certifikat för ultralätta flygplan klass A.

## 4. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

4.1 Nedanstående övergångsbestämmelser gäller intill dess KSAK/FSF verksamhet med ultralätta flygplan klass A stabiliserts och meddelande om att de upphävts publicerats i Hypoxia.

4.2 Kraven som sägs i 2.2 angående "stor praktisk erfarenhet av den grundtyp på vilken utbildning genomförs" ändras så att "stor" utgår.

4.3 Sökande som genom loggbok kan styrka flygtid på motoriserad hängglidare motsvarande minst kraven för praktisk utbildning enligt 2.4 kan erhålla certifikat för ultralätta flygplan klass A om kraven i övrigt är uppfyllda.

4.4 Till besiktningsman enligt 3.5 kan utses person utan att kraven på "lång erfarenhet av flygning med ultralätta flygplan" och "innehav av certifikat för ultralätta flygplan" är uppfyllda.

(86-03) Bilaga 1

FSF/H

PLAN FÖR UTBILDNING PÅ ULTRALÄTTA FLYGPLAN KLASS A

Nedanstående plan grundar sig på enbart ensamflygning (EK) under utbildningen. Planen kan modifieras och användas i tillämpliga delar om möjligheten till dubbelkommandoflygning (DK) finns.

Planen grundar sig också på att föraren har aktuell hängflygerfarenhet (giltigt Häng III) samt genomfört teoriutbildning för ultralätta flygplan enligt BCL-C 2.10 mom 4.4 (samma teoriutbildning som för klass B).

Genomförande

1. Praktisk inriktad teoriundervisning omfattande

- Problem och egenheter som tillkommer vid motordrift jämfört med flygning med hängglidare
- Operativa begränsningar
- Säkerhetsregler för utbildningen
- Utbildningens omfattning och genomförande

2. Markhantering

- Riggning - montering
- Kontroll
- Transport

3. Före flygning

- Checkning före flygning
- Motorstart - motorkörning
- Markhantering
- Taxning - förflyttning
- Genomgång före varje flygning omfattande punkt 1 ovan i tillämpliga delar

4. Flygning

- Start, flygning rakt fram, landning. Succesivt ökad längd på flygningarna till full säkerhet nåtts.
- Start och normal flygning över flygplatsen, normal landning
- Start- och landning. Inledningsvis genomförs normala landningsvarv. Efterhand ingång för landning på varierande höjder. Landning på förutbestämd plats.

- Bedömningslandningar. Landning på förutbestämd plats från olika utgångslägen och höjder med motorn gående på tomgång.

- Övning i "motorstopp" under olika skeden av starten.

- Omdrag. Landningsproceduren avbryts i olika skeden.

- Stall - flygning ner till gränsvärden för låg fart med aktuell materiel.

- Flygning till gränsvärden för normal flygning lämplig för aktuell materiel och med hänsyn till utbildningsståndpunkt.

- Start- och landning i sidvind med värden anpassade till aktuell materiel och utbildningsståndpunkt.

- Kortare sträckflygning - navigering. Landning bör därvid företas på annan plats än startplatsen.

---

Ett par har redan försökt få sina maskiner godgända. Den första begäran till luftfartsverket har resulterat i det svar som Du kan se på nästa sida. Om Du vill ha ytterligare hjälp kan Du vända Dig till Ingvar Arnbacke på KSAK som är teknisk expert.

KSAK har redan sänt en ansökan till luftfartsverket med begäran om att Leiler Karlsson skall godkännas som besiktningsman.

Rolf Björkman

1986-06-13
Dnr .....
Ank .....

**Luftfartsverket**
Luftfartsinspektionen

Handläggare

Direkttelefon

Datum
1986-06-11

Beteckning
L 1176/86-1205

Ert datum
1986-06-05

Er beteckning

Avdelningsdirektör
I Hedblom, MS

[redacted]

Kopia,
externt:
KSAK/Arnbacke

Internt:
DK
Lmt/Ljg

Angående Er ansökan om typintyg för ultralätt flygplan klass A

Luftfartsinspektionen har mottagit Er ansökan om typintyg för ultralätt flygplan av klass A.

Då något typintyg för denna klass ännu ej har utfärdats av luftfartsinspektionen, finns inga etablerade rutiner för denna verksamhet. Efter samråd med KSAK meddelas dock följande förutsättningar för att typintyg skall kunna utfärdas:

1 Ansökan måste kompletteras med ett tekniskt underlag, som visar att flygplanet möter kraven i BCL-M 5.4 moment 4, d v s att kraven enligt JAR 22 i tillämpliga delar uppfylles. Speciellt erfordras ett acceptabelt underlag beträffande strukturhållfastheten, detta mot bakgrund av ett antal haverier med ultralätta flygplan med strukturbrott som primärorsak. Luftfartsinspektionen rekommenderar att kontakt tas med tillverkaren, som i första hand bör presentera sina beräkningar och prov.

2 Underlag för utfärdande av miljövärdighetsbevis måste finnas. Om inte sådant underlag finns från utländsk myndighet, måste bullerprov utföras vid godkänd provplats.

3 Granskning av att kraven är uppfyllda måste utföras av en person, godkänd av luftfartsinspektionen. Förslag på granskare emotses. Ingvar Arnbacke, KSAK, kan eventuellt ge förslag på sådana personer.

Rapport från granskningen skall insändas till Luftfartsinspektionen, Luftvärdighetssektionen, 601 79 NORRKÖPING.

Med vänlig hälsning,

Ingmar Hedblom

# VINTERÄVENTYR

- eller att kränga Laser i Lappland -

Annonsen i Hypoxia om flygresan till svenska fjällen hade lockat ett antal bleka och finniga nybörjare och mellanstadieflygare.

De fyra första dagarna flög vi i högfjällen strax norr om Polcirkeln, där Silvervägen till Bodö korsar norska gränsen. Från den lilla toppen Sraggavaratj försökte vi hänga med varierande resultat medan nybörjarna stretade och kämpade i backen under. Fjällvärlden var betagande vacker. Många andra än vi flög där under påskhelgen och en av dagarna hölls Arjeplogs Öppna Mästerskap. Under tiden där bronserades våra ansikten och under kläderna började musklerna pösa som fastlaqsbullar. Därefter tillbringade vi fem dagar i Arjeplog. Vi bodde utmärkt i Krajas fritidsby. Flygningen i Arjeplog blev betydligt äventyrligare än på Sraggavaratj. De första dagarna prövade vi skyting på Hornavan. Det var underbart att i lugn och ro träna svängar från 350 m höjd i alldeles stilla luft under betraktande av kyrkan och de oändliga vidderna. Arjeplog-gängets boss, Karl-Axel, var i full verksamhet med skolning och hjälpte för övrigt till där det behövdes.

Så blev då vinden äntligen nordlig och på Galtispuodas topp trängdes snart vingarna med de lokala renarna. Vinden ven och man kände sig som en riktig tuffing, när man försökte hänga kvar på hanget eller prövade en liten Xc ner till sjön på andra sidan. Pelle Fjällström, pensionär från trakten, hade fullt upp med att visa hur bra hanget bar och sedan snabbt ner för att rädda någon av oss andra. Ernst, en annan lokal förmåga, nådde den ena dagen 220 m över backen. Han lovade genast att käka upp sina mopsar, när han nådde 300 m!

Den ena dagen landade Leif i skogen. Han klarade sig själv, som den söderkis han är. Andra dagen hamnade jag i ett nersvep. När fällan väl slagit igenom var det bara att leta efter ett ställe att ta sig ner på. Min Vision förälskade sig genast i en högrest norrländsk tall. Själv insåg jag inte tallens charm och lyckades pendlande ta oss förbi resen för att i stället landa i en inte alltför vresig fjällbjörk. Efter en stund kom Pelle med sin specialbyggda scooter och släde. Ett brett leende klöv hans ansikte, när han såg mig genomsvett kämpande i den meterdjupa snön. En skåning kunde nog behöva lite extra motion! Sista dagen krokade Stefan tag i en talltopp och där satt han och ugglade tills Pelle räddade honom. Nu bildades den svenska grenen av The Royal and Ancient Tree-Top Landers.

Till slut, att flyga är rena barnleken mot att försöka hålla balans på Pelles släde genom skogen. Närmast kan detta jämföras med att kränga Laser i byig vind. Laser är en, som ni vet, liten centerbordsjolle, som är benägen att kantra.

Av våra trädbesök skulle man kunna få det intrycket, att Galtispuoda är ett svårfluget ställe. Jag tror egentligen inte att det är så. Men man måste vara mycket uppmärksam. Missar man hanget, måste man genast avbryta försöket och ta sig till landningsplatsen på sjön. Själv tror jag, att jag råkade ut för en rotor bakom en mindre kulle strax framför hanget. Olycksrapport har ingivits trots att inga materiella skador egentligen uppkom. Vi upplevde verkligen att Galtispuoda gav oss rolig och nyttig erfarenhet.

Slutligen ett kort omdöme om en annan resa. Flygning på Lanzarote under Olofs beskydd är också det en annorlunda och underbar upplevelse.

Magnus Pfannenstill

# DONT DUIT

(of USA's plagiat till HYPOXIA-)
"Hangagliding" feb. -86

by Don Hewett

# BOGSERING

VIKTIGT FÖR DIG SOM BOGSERAR

Reglerna för bogsering har delvis misstolkats. Det beror troligen på ovanan att läsa "regelsvenskan". Vissa saker får göras först efter särskilt tillstånd och detta har gjort att informationen delvis blivit spridd i flera nummer av Hypoxia.

SÅ HÄR ÄR DET! Nedan följer en beskrivning av vissa bestämmelser för bogsering som jag hoppas skall räta ut en del frågetecken.

* För all bogsering gäller att piloten innehar Häng I eller högre (undantag är grundskolning efter vissa regler).

* Metodiken vid bogsering skall vara godkänd. För närvarande är två metoder godkända (OBS, förväxla inte bogsermetod med utbildningsmetod för grundskolning):

Metod 1: Skytingmetoden (tillämpas och hålls aktuell av Wikberg/Sundin)

Metod 2: Enpunktsmetoden (tillämpas och hålls aktuell av bröderna Göransson)

OBS: Metodernas principer får inte ändras av andra än av dem som skall hålla metoderna aktuella. Experimentera inte själv.

* För att utbilda piloter med Häng I-III till bogserbehörighet krävs instruktör med behörigheten "bogserbehörighet instruktör".

* Vid all bogsering skall finnas en övningsledare. Denne skall ha bogserbehörighet och Häng III. Om flera behöriga finns eller om alla är behöriga skall en utses. Detta är juridiskt viktigt om något skulle hända. Åtgärder kan också "falla mellan stolarna" därför att man tror att den andre kontrollerat..... Se i övrigt det ansvar som åvilar övningsledaren enligt bestämmelserna.

OBS: Instruktören är övningsledare vid utbildning. En övningsledare som inte är instruktör får inte agera som instruktör. Han har inte ansvaret för flygningen. Det har varje pilot för sin flygning. Övningsledaren har ansvaret för att omständigheterna omkring flygningen är OK och är i övrigt rådgivande. Han kan naturligtvis förhindra flygning. Var och en som fungerar som övningsledare bör noga läsa och lära om sitt ansvar.

* Grundskolning (=utbildning av elever till Häng I) kräver:

1. att godkänd utbildningsmetod används. Hittills är endast följande utbildningsmetod godkänd för grundskolning: Bogsering med skoter på snötäckt is enligt en plan som lärs ut vid säskild instruktörskurs.

2. att instruktör har särskild grundskolkurs för bogsering. Det räcker inte att instruktören bara har "bogserbehörighet instruktör".

* Instruktörer: Du kan ha behörigheter på tre nivåer beroende på hur Du själv utbildats.

1. Du har fått inflygning av vilken instruktör som helst på bogsering och har på licensen "bogserbehörighet" Du får inte utbilda andra i bogsering.

2. Du har fått Din inflygning av Wikberg/Sundin och har behörigheten "bogserbehörighet instruktör". Du

får utbilda andra i bogsering men inte grundskola på bogsering.

3. Du har fått särskild kurs av Wikberg i grundskolning med bogsering för instruktörer. Du får även grundskola enligt godkänd utbildningsmetod (f n skoter osv). På Din behörighetshandling står lika som enligt 2 ovan. Är Du osäker kontakta Wikberg beträffande Din kompetens.

* Det finns fler regler som gäller. Läs i Hypoxia nr 18.

Rolf Björkman

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

# Köpes

Hängglidare i "medelklass" av modernare snitt ex Clubman, samt stirupsele. Magnus Söderberg, 08 - 15 27 57.

Begagnad hängglidare pilotvikt 60-80 kg. 0520 - 329 00 dagtid 0550 - 540 90 kvällar.

Typhoon, Magic, Profil eller liknande. Kocoon eller intergralsele, räddningsskärm. Hasse i Umeå, 090 - 13 66 00 eller 11 81 20.

# Säljes

UP Comet (Magic 1), 7000 kr. 063 - 860 87

Magic IV 166, mylar L/E, VB. Litec vario med Afro digital höjdmätare. Tecma Colt pilotvikt 65-85 kg, ovansegel i mylar-kevlar, VB. Mats Karlsson, 046 - 16 19 33 dagtid, 046 - 14 62 32 kvällstd.

Magic III, regnbågsfärgad, pilotvikt 63-73 kg. Peter Berger, Nybygatan, 283 00 Osby, 0479 - 100 75.

Magic 1 185, La Mouette Cocoonsele180-195 cm, Parasail räddningsskärm, vario+höjdmätare. Ingvar, 0684 - 109 63 kvällar.

Magic 1 6000 kr, Cloudbase 2500 kr, proonsele 800 kr, 0522 - 176 64.

Agur Fuga nybörjarvinge samt Soarmasteraggregat. Robert, 063 - 10 42 79 el mobiltel 010 - 50 14 82.

Typhoon S4, medium och large. Rolf, 08 - 739 39 70

Begagnade vingar lämpliga för nybörjare. Rolf 08 - 739 39 70


**KSAK Service**

KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN KSAK Service AB

**LITTERATUR för HÄNGFLYGUTBILDNING**

☐ Hängflygning. Detta kompendium på över hundra sidor täcker hela utbildningen fram till "Hängcert". ..... **Pris: 135:-**

Beställningar görs skriftligen eller per telefon till:

**Postadress:**
**KSAK Service AB**
**Box 20081**
**161 20 Bromma**

**Besöksadress:**
**Allmänflygparkeringen**
**Bromma Flygplats**

**KATALOG 1985/1986**

**Postgiro: 3 99 55-0, Bankgiro: 609-9683**

**Telefon: 08-764 60 80** (Telefonorder på bandspelare efter kontorstid).

Butik- och orderöppet vard 08.30—16.30. Under sommaren stänger vi 16.00. Hela året har vi torsdagsöppet till 18.00.

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

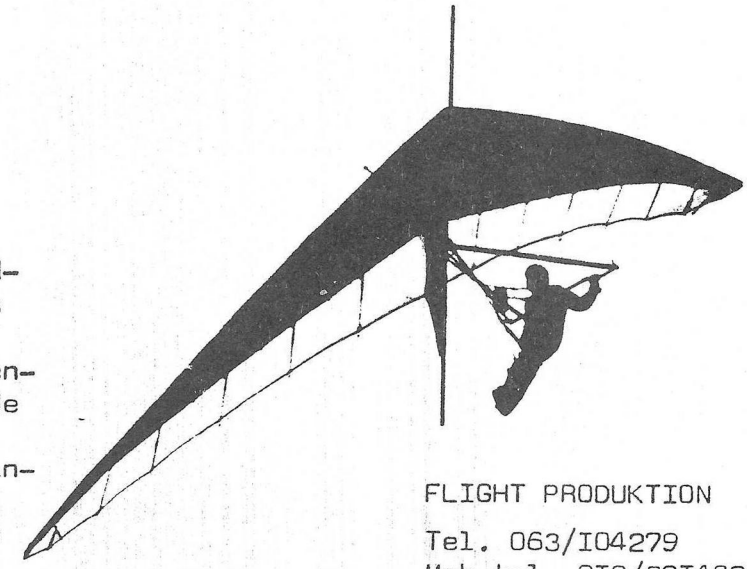
Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

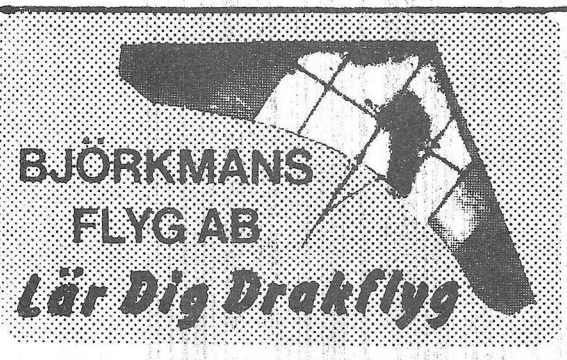
SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN


# Saphir 17

Äntligen här, den nya Tyska innevingen Saphir I7. Ett under i handling, låg vikt och toppfinich, läs Werner Johannessens test i Norsk Hanggliding nr. 2/86 samt i Drachenflieger nr. 5/86. Ring upp omgående för leverans redan i Augusti. Leveranstiden är normalt hela 3 månader p.g.a. den stora efterfrågan. Det nya konceptet är bogspröt utan korsbom = låg vikt, superhandling även för piloter ner till 60 kg trots att vingytan är stor.



FLIGHT PRODUKTION
Tel. 063/I04279
Mob tel. OIO/50I482
Robert Krockmar




## Köper och säljer begagnade vingar.

Detta är en av våra specialitéer. Kontakta oss så skall vi försöka hjälpa. Vi förmedlar även försäljning.

Vi har ofta begagnade tillbehör och vi köper gärna tillbehör såsom selar, skärmar, variometrar mm

En annan av våra specialitéer är utbildning där vi torde vara oslagbara. Främst ägnar vi oss åt utbildning till Häng I samt fortsatt utbildning/träningshjälp för att piloten skall nå större personlig säkerhet. Vi kan mycket om annat flyg också.

Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby. Ring 08 - 739 39 70 kväll